ITALIANO

INDICE

PREMESSA

ALL'INTERNO DI QUESTO MANUALE VENGONO SEGNALATI, ANCHE RIPETENDOCI, GLI EVENTI PERICOLOSI A CUI PRESTARE PARTICOLARE ATTENZIONE E LE AVVERTENZE DA SEGUIRE PER UN CORRETTO UTILIZZO DELLA MINICROSS /MINIMOTARD. PER QUANTO RIGUARDA LA MANUTENZIONE DEL MOTORE NON VENGONO DATE INDICAZIONI SPECIFICHE; TALI OPERAZIONI SUL MOTORE DOVRANNO ESSERE ESEGUITE IN OFFICINE SPECIALIZZATE.

Vi preghiamo di leggere attentamente questo libretto d'uso e manutenzione prima di mettervi alla guida del Vostro veicolo. Questo manuale contiene informazioni importanti che vi aiuteranno ad evitare a Voi stessi, a cose e persone spiacevoli rotture, lesioni personali gravi e incidenti anche mortali. La perfetta messa a punto e la totale conoscenza del Vostro veicolo prima della partenza assicura sicurezza e tranquillità per godere fino a fondo il piacere della Vostra guida in fuoristrada.

AVVERTIMENTO IMPORTANTE

QUESTA MOTOCICLETTA È STATA DISEGNATA SOLO PER USO COMPETITIVO. È VIETATO L'UTILIZZO SU OGNI TIPO DI STRADA PUBBLICA.
LE LEGGI VIGENTI PERMETTONO L'USO DI QUESTA MOTOCICLETTA SOLO IN GARE ORGANIZZATE O AVVENIMENTI SPORTIVI SU PISTE CHIUSE E PRIVATE E ALLA PRESENZA DI ENTI PREPOSTI ALLA SICUREZZA (AUTOAMBULANZA, VIGILI DEL FUOCO, ECC).

DIVIETO DI TRASPORTO DI PASSEGGERI E/O COSE

SOLO PILOTA SENZA PASSEGGERO. Questa minicross/minimotard è stata disegnata per l'uso col solo pilota.
RICORDA. L'uso di questo veicolo da parte di minori di anni 18 deve avvenire sempre sotto la tutela di persone adulte e competenti.

LEGGERE QUESTO MANUALE CON ATTENZIONE.

All'interno del manuale vengono segnalate particolari situazioni relative a pericoli, eventi e situazioni pericolosi dovuti all'uso e alla manutenzione della minicross/minimotard: ai sensi del punto 3 della Norma UNI EN 1050:1998 sono così definiti:
DANNO: Lesione fisica e/o danno alla salute o ai beni.
EVENTO PERICOLOSO: evento che può causare danno.

Prima di qualsiasi utilizzo della minicross/minimotard o operazione di manutenzione sulla minicross/minimotard stessa assicurarsi di aver ben compreso quanto prescritto nel manuale prestando particolare attenzione alle fasi segnalate con il simbolo di ⚠ **EVENTO PERICOLOSO** o **AVVERTENZA**.

IMPORTANTE. Questo manuale deve essere considerato una parte permanente della minicross/minimotard e deve rimanere con essa qualora venisse rivenduta.

AL NUOVO PROPRIETARIO

Scegliendo una minicross/minimotard Polini come vostra nuova motocicletta siete entrati a far parte di una distinta famiglia di proprietari e piloti di motociclette.

⚠ **AVVERTENZA**. La minicross/minimotard Polini è una motocicletta da corsa ad alte prestazioni che utilizza tutti gli ultimi ritrovati della tecnologia per motocross. Questa minicross/minimotard deve essere utilizzata in gara solo da piloti esperti.

Questo nuovo modello è stato disegnato in modo da essere il più competitivo possibile. Il motocross è comunque uno sport fisico che richiede di più che una buona motocicletta. Per ottenere buoni risultati è necessario essere in buone condizioni fisiche ed essere un pilota abile. Per ottenere i migliori risultati possibili, allenarsi diligentemente per il condizionamento fisico ed esercitarsi di frequente. Lo scopo di questo manuale consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla vostra minicross/minimotard Polini, soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara.

UTILIZZO DI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE E PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

1- La gran parte dei decessi per incidenti motociclistici sono dovuti a ferite al capo. Indossare **SEMPRE il casco OMOLOGATO**. Utilizzare ginocchiera e para gomiti (certificati ai sensi del norma **EN 1621-1/1997**). Utilizzare abiti protettivi o tute. Utilizzare calzature chiuse e idonee con suola resistente alle abrasioni.
2- Il sistema di scarico diviene estremamente caldo durante l'uso e rimane tale per un certo tempo anche dopo. Non toccare mai le parti calde del sistema di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le gambe.
3- Non indossare abiti larghi che si possano impigliare nelle leve di comando, nei poggia piedi, nella catena di trasmissione o nelle ruote.
4- Rispettare la natura.

⚠ AVVERTENZA. MODIFICHE DELLA MINICROSS/MINIMOTARD O LA RIMOZIONE DI PARTI ORIGINALI POSSONO RENDERE IL VEICOLO INSICURO O ILLEGALE. OTTEMPERARE A TUTTE LE NORMATIVE NAZIONALI E LOCALI.

Questo motociclo è progettato per un pilota di peso inferiore a: 100 Kg. PER IL MODELLO MINICROSS e MINIMOTARD

La Polini Motori raccomanda per la Vostra sicurezza di avere sempre il meglio per il Vostro veicolo e di esigere esclusivamente ricambi originali Polini Motori. Al fine di conoscere la vera identità del Vostro veicolo annotate da subito qui di seguito le sue generalità:

MODELLO: ....
CILINDRATA: ....
PNEUMATICI: Ant. .... Post. ....
N.TELAIO: ....
CODICE: .... PESO: ....

UBICAZIONE CODICE IDENTIFICATIVO VEICOLO

Il numero identificativo del veicolo è stampato nella parte anteriore del telaio sul lato destro del canotto dello sterzo.

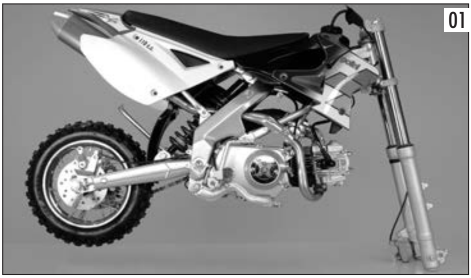


1. ISTRUZIONE PER IL MONTAGGIO PRIMA DELLA MESSA IN PISTA

La moto che vi si presenterà all'apertura della scatola d'imballo non è pronta all'uso ma parzialmente smontata per motivi di trasporto. Al momento del disimballo si dovranno effettuare una serie di operazioni di montaggio e di controllo, seguendo le nostre istruzioni, al fine di poter ottenere il prodotto nella sua giusta conformazione e pronto all'uso. Per una migliore funzionalità di montaggio vi consigliamo di procedere nel seguente ordine:

1- Togliere la moto dalla scatola (foto 1).

01



2- All'interno della scatola è contenuto un kit di montaggio così composto:

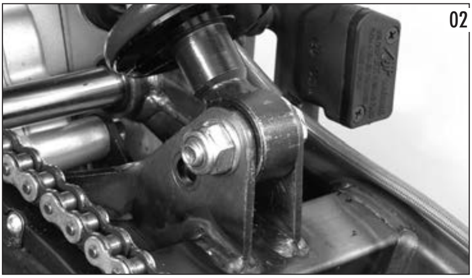
Minicross/minimotard Polini	N. 1
Rondella 6X18X1 (UNI 6593)	N. 4
Fascetta in plastica	N. 1
Molla per pedana	N. 2
Vite TCEI M8X20 (UNI 5931)	N. 6
Vite TCEI M8X40 (UNI 5931)	N. 2
Vite TB M6X16 (ISO 7380)	N. 4
Vite M8X18 (per cavalletto) (ISO 7380)	N. 1
Pedana destra/sinistra	N. 2
Perno ruota anteriore	N. 1
Dado autoblocc. M8 (UNI 7473)	N. 4
Vite TCEI M8X30 (UNI 6593)	N. 4
Cavallotto manubrio	N. 2
Manubrio con paracolpi	N. 1
Ruota anteriore con disco	N. 1
Parafango anteriore	N. 1
Pedale cambio	N. 1
Supporto pedane	N. 1
Tabella portanumero	N. 1
Dado M5	N. 2
Vite M5x10	N. 2
Vite M5x30	N. 1
Passacavo freno	N. 1
Cavalletto	N. 1
Molla per cavalletto	N. 1
Manuale d'uso e manutenzione	N. 1
Certificato di conformità CE	N. 1

- Per il modello minimotard, saranno presenti questi altri componenti:

Rondella 6x13x1,5	N. 2
Vite M6x20 TCEI	N. 2
Vite M8x65 TCEI	N. 4
Copri pedana superiore destra/sinistra	N. 2
Copri pedana inferiore destra/sinistra	N. 2
Vite M5x20 TPSEI	N. 2
Pomello laterale Ø35	N. 2
Bussola per pomello Ø35	N. 2
Distanziale manubrio	N. 2

3- Iniziate con il montaggio dell'ammortizzatore posteriore, utilizzando la vite a testa esagonale M10x40 e le due rondelle con il dado M10, lasciando una rondella dal lato del dado ed una dal lato della vite; particolari che troverete già montati nella propria sede nel forcellone (foto 2) (vedi tabella **9.1**).

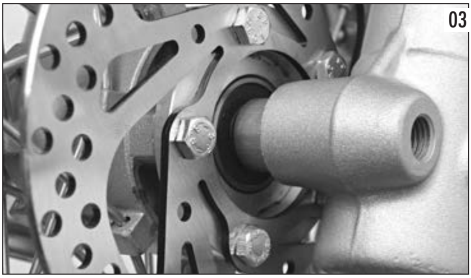
02



4- Allargare le pastiglie del freno della pinza anteriore aiutandosi ad esempio con una chiave inglese.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Dopo il montaggio delle pinze premere ripetutamente la leva del freno al manubrio ed il pedale freno per permettere l'accostamento delle pastiglie al disco. Prima di usare il veicolo accertarsi del perfetto funzionamento dell'impianto frenante.

5- Procedete con il montaggio della ruota anteriore utilizzando l'apposito perno (foto 3).
6- Infilare il perno ruota e chiudere con chiave dinamometrica (vedi tabella **9.1**) (foto 4).
7- Chiudere il bullone di fissaggio del perno con chiave dinamometrica (vedi tabella **9.1**) (foto 5).


03


04


05

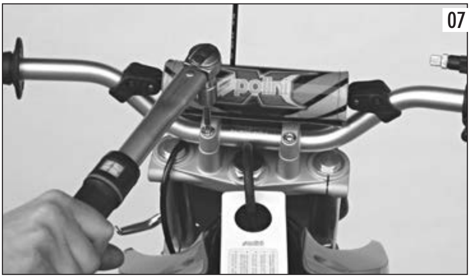
8- Procedere al gonfiaggio del pneumatico ant. - post. (vedi paragrafo **7.10**)

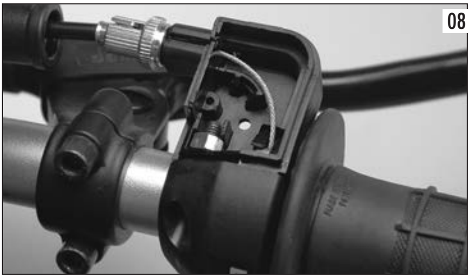
	ANTERIORE	**POSTERIORE**
Minicross	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

9- Montare il parafango con le 4 apposite viti e rondelle in dotazione TB M6X16 (foto 6). Montare la tabella porta numero e il passacavo facendo passare il cavo del freno nella apposita guida.


06

10- Tagliare la fascetta d'imballaggio della pompa del freno anteriore. Montare ora il manubrio fissandolo alla forcella tramite i due appositi cavallotti e le quattro viti a testa cilindrica con esagono incassato M8X30 (vedi tabella **9.1**) (foto 7).
11- Smontare il comando dell'acceleratore, infilare il filo come nella foto 8, e richiudere il coperchietto (vedi paragrafo **7.7**).


07


08

12- Posizionare la leva del freno anteriore fissando il cavallotto con le apposite viti (foto 9) (vedi paragrafo **7.9**).


09

13- Montare il pulsante di massa e fissare con fascetta sul manubrio (foto 10).

14- Posizionare la leva della frizione e con il registro regolare la corsa a vuoto della leva come desiderate (foto 11) (vedi paragrafo **7.8**)

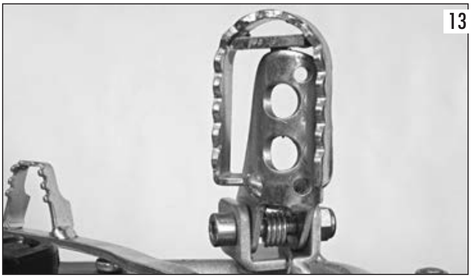

10


11

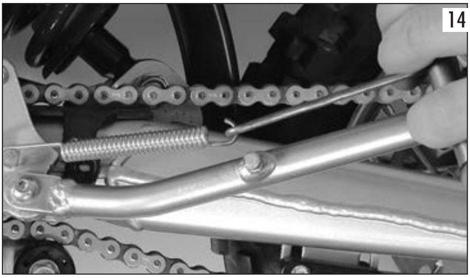
15- Procedere al montaggio del portapedane al motore con le 4 viti M8X20. Fissarlo poi al telaio con 2 viti M8X20 e 2 dadi autoblock (foto 12).

16- Montare le pedane come nella foto 13, con viti M8X40 e dadi autoblock.


12


13

17- Montare il cavalletto utilizzando la vite M8X18 per fissarlo, e la molla in dotazione (foto 14).


14

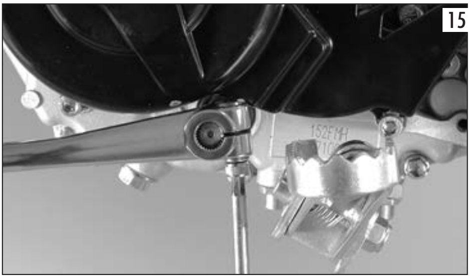
⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Vi consigliamo di eliminare il cavalletto nelle competizioni perchè potrebbe essere pericoloso e contundente.

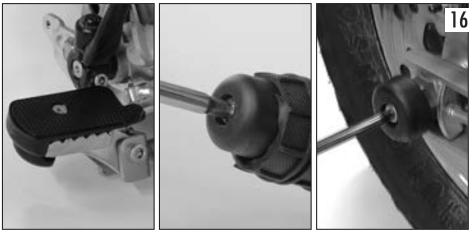
18- Posizionare la leva del cambio (foto 15).

19- Riempire il serbatoio di carburante (vedi paragrafo **7.14**).

20- Controllare il livello olio motore (vedi paragrafo **7.3**).

21- Solo per minimotard montare: i copripedane, i paramanubrio e i paraforcelloni sull'asse ruota posteriore (foto 16) che trovate in dotazione.


15


16

RICORDA. Una regolare manutenzione come descritta nel manuale e un controllo prima di utilizzare il veicolo sono essenziali. Se occorre un intervento di manutenzione straordinaria o si rendono necessarie delle riparazioni rivolgetevi al Vostro concessionario POLINI MOTORI. A causa del continuo sviluppo di questi veicoli e dei diversi aggiornamenti tecnici durante la progettazione, in alcuni casi potrebbero rilevarsi discordanze tra il veicolo effettivo, le illustrazioni ed il testo di questo manuale. I particolari originali che la POLINI MOTORI fornisce come ricambio sono dello stesso materiale ed hanno subìto il medesimo ciclo dei pezzi che costituiscono la Vostra minicross/minimotard. Garanzie queste di una maggiore durata e di un funzionamento ottimale del Vostro veicolo. Le raccomandiamo di esigere sempre ricambi originali **POLINI MOTORI**.

2. TRASPORTO DEL VEICOLO

Per un corretto e sicuro trasporto del veicolo dal luogo del rimessaggio alla pista in cui verrà utilizzato è necessario:

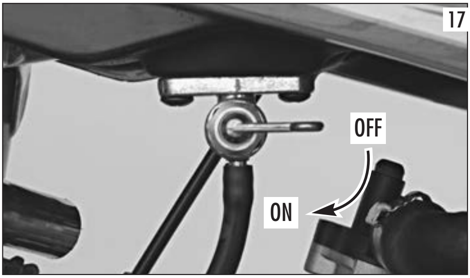
- Accertarsi che il serbatoio sia vuoto per evitare possibili perdite;
- Posizionare la minicross/minimotard su un piano orizzontale del mezzo con cui verrà effettuato il trasporto;
- Posizionare la minicross/minimotard sul cavalletto e fissandola mediante cinghie o funi assicurarsi che durante il trasferimento resti sempre in posizione verticale.

⚠ **AVVERTENZA**. Non effettuare mai il trasporto della moto con il serbatoio della benzina pieno o con le parti di scarico o del motore calde.

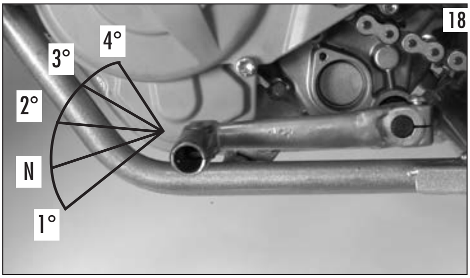
3. OPERAZIONI DA SVOLGERSI PRIMA DELLA MESSA IN PISTA DELLA MINICROSS/MINIMOTARD.

⚠ **AVVERTENZA**. Le sucessive operazioni di questo paragrafo devono essere svolte da persone maggiori di 14 anni e comunque sotto la tutela di persona adulta e competente.

1- Aprire il rubinetto della benzina posto sotto il serbatoio sulla posizione "ON" (foto 17).
2- Prima della messa in moto controllare che il motore sia in folle (foto 18, marcia N).



17

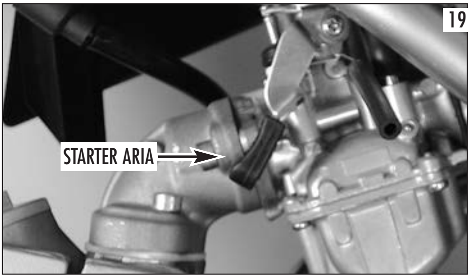


18

3- Se il motore è freddo aiutare l'accensione sollevando la leva dello starter sul carburatore (foto 19).

⚠ **AVVERTENZA**. Quando il motore è caldo riabbassare lo starter dell'aria avendo cura di evitare il contatto con il motore stesso.

4- Bloccare la ruota posteriore per mezzo del comando del freno.



19

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. La ruota posteriore se non è a contatto con il suolo o non è bloccata dal freno girerà ed il contatto accidentale con la stessa può provocare gravi lesioni personali.

5- Tenendo la manopola dell'acceleratore al minimo, posizionare la leva del pedale dell'avviamento verso l'esterno ed avviare il veicolo ruotando energicamente il pedale verso il suolo.
6- Sistemare la leva del pedale di avviamento verso il carter motore in posizione di marcia. Portare il motore a temperatura normale di esercizio tenendolo al minimo per qualche minuto.

⚠ **AVVERTENZA**. Accelerare e decelerare con una rotazione dolce della manopola di comando per evitare che la moto abbia movimenti bruschi con conseguente perdita di controllo del veicolo.
AVVERTENZA. È fatto obbligo verificare che il motore si arresti tramite il pulsante rosso di massa posto sul manubrio prima di porsi alla guida del veicolo.

4. RODAGGIO DEL VEICOLO

⚠ **AVVERTENZA**. Le successive operazioni di rodaggio devono essere svolte da persone maggiori di 14 anni e comunque sotto la tutela di persona adulta e competente.

1- Per ottimizzare l'assestamento del motore e della trasmissione al primo funzionamento e preservare da subito l'affidabilità è indispensabile un breve rodaggio.

⚠ **AVVERTENZA**. Per la prima messa in strada del Vostro veicolo e per eseguire un completo rodaggio, raccomandiamo due ore di avviamento a bassa erogazione di potenza del motore.
Attenersi alle precauzioni di seguito elencate:

2- Una volta acceso il motore farlo girare al minimo fino al raggiungimento della normale temperatura di esercizio.
3- Durante la fase di rodaggio procedete sempre ad un'andatura costante: MAI ACCELERARE BRUSCAMENTE.
4- Anche se a basso regime di rotazione, cercate di evitare tratti di percorso particolarmente prolungati e impegnativi che possono provocare un eccessivo surriscaldamento del motore.
5- Dopo avere rispettato tutte queste precauzioni durante il rodaggio del veicolo, consigliamo di rivolgervi a un concessionario Polini Motori per un'assistenza post-rodaggio ovvero per la rimozione del gruppo termico, per il controllo dello stato di deterioramento di: candela, testa, pistone, cilindro e per provvedere alla sostituzione di

candela e olio della trasmissione.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Dopo il rodaggio è importante controllare il serraggio dei dadi della testa. Spesso dopo il rodaggio si possono allentare (vedi tabella **9.1**).

5. SPEGNIMENTO DEL MOTORE

Per spegnere la minicross/minimotard è sufficiente premere il pulsante di massa posizionato sul manubrio (foto 10).

6. GUIDA SICURA: CONDIZIONI D'USO DELLA MINICROSS/ MINIMOTARD

⚠ **AVVERTENZA**. L'UTILIZZO DELLA MINICROSS/MINIMOTARD NEL CASO DI PILOTA MINORE DI 18 ANNI VA SEMPRE EFFETTUATO SOTTO LA SORVEGLIANZA DI UN ADULTO.
AVVERTENZA. L'UTILIZZO DELLA MINICROSS/MINIMOTARD NEL CASO DI PILOTA MINORE DI 14 ANNI DEVE AVVENIRE PREVIA ISTRUZIONE DA PARTE DI UN ADULTO SUL CORRETTO UTILIZZO DEL MEZZO E DEI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE SECONDO QUANTO INDICATO NEL PRESENTE MANUALE.

La guida della minicross/minimotard POLINI richiede precauzioni speciali per salvaguardare l'incolumità stessa del guidatore. Prima di usare la vostra minicross/minimotard si rammentano i seguenti punti:
1- Molti incidenti sono dovuti all'inesperienza del pilota.
2- Guidate sempre con entrambe le mani sul manubrio.
3- Indossare abbigliamento protettivo idoneo:
  - Portare sempre il casco INTEGRALE;
  - Munirsi di guanti, ginocchiere e para-gomiti conformi alla norma **EN 1621-1 / 1997**;
  - Indossare tute o comunque indumenti protettivi.
  - Utilizzare calzature chiuse e idonee alla condizioni ambientali.
4- L'utilizzo della minicross/minimotard deve avvenire esclusivamente in luoghi o circuiti comunque privati. È fatto l'impiego su strade pubbliche.
5- La minicross/minimotard non è dotata di apparato di illuminazione autonomo, il suo impiego, quindi, deve avvenire in condizioni di buona visibilità in zone aree private comunque adeguatamente illuminate (anche con illuminazione artificiale).
6- La minicross/minimotard non è stata progettata per essere utilizzata in condizioni climatiche avverse quali pioggia, grandine, vento forte, neve e fondi sdrucciolevoli.
7- È vietato l'utilizzo della minicross/minimotard in stato di ebbrezza, sotto l'effetto di stupefacenti o in situazioni di non completa lucidità mentale.
8- E' fatto divieto l'utilizzo a piloti con peso superiore a: 100 Kg per il modello minicross e 100 Kg per il modello minimotard.
9- L'utilizzo della minicross/minimotard è riservato esclusivamente ad un solo utilizzatore.

È VIETATO L'UTILIZZO SENZA AVER LETTO ATTENTAMENTE IL MANUALE DI USO E MANUTENZIONE.

7. MANUTENZIONE, INTERVENTI E REGOLAZIONI

ATTENZIONE. LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE DEVONO ESSERE EFFETTUATE ESCLUSIVAMENTE DA PERSONE ADULTE E COMPETENTI. QUALORA LE OPERAZIONI INDICATE NEI SUCCESSIVI PUNTI DEL MANUALE NON FOSSERO CHIARE ALL'UTENTE, O IL VEICOLO ABBIA BISOGNO DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA, SI CONSIGLIA DI CONSULTARE PERSONALE SPECIALIZZATO DEI RIVENDITORI O CONCESSIONARI POLINI MOTORI,CHE SOSTITUIRANNO I PARTICOLARI DETERIORATI ESCLUSIVAMENTE CON RICAMBI ORIGINALI. ATTENERSI SCRUPOLOSAMENTE A QUANTO INDICATO NEI SUCESSIVI PUNTI DEL MANUALE.

Le manutenzioni e gli interventi necessari per una messa a punto ottimale del veicolo sono da intendersi come controlli quotidiani prima della messa in moto dello stesso. La frequenza della manutenzione ed il tipo di intervento sono dettati dalle tabelle **8.1** e **8.2**.

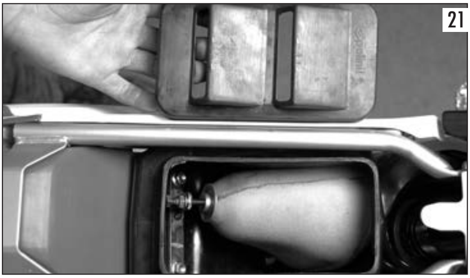
7.1 RIMOZIONE E RIMONTAGGIO DELLA SELLA

Svitare la vite e sollevare leggermente la sella per poi sfilarla verso la direzione del parafango posteriore (foto 20). Per rimontare la sella bisogna infilare il gancio anteriore della sella nella vite posta sul serbatoio della benzina e calzare la sella nell'inserto sul telaio.
Una volta riposizionata la sella, serrarla nuovamente con la vite.


20

7.2 RIMOZIONE E PULIZIA DEL FILTRO ARIA

Una delle cause dello scarso rendimento del motore è una conseguenza dovuta alle cattive condizioni del filtro aria.
Per la pulizia procedere nel seguente modo:
- Staccare la sella (vedi paragrafo **7.1**)
- Estrarre il coperchio della cassetta filtro (foto 21).


21

- Rimuovere il filtro dell'aria e lavarlo in acqua calda con sapone neutro (foto 22).
- Dopo averlo sciacquato e strizzato, umidificarlo con olio per filtri.

⚠ **AVVERTENZA**. Nel caso il filtro presenti una forte concentrazione di polvere oltre alle impurità, sostituitelo immediatamente con uno nuovo.

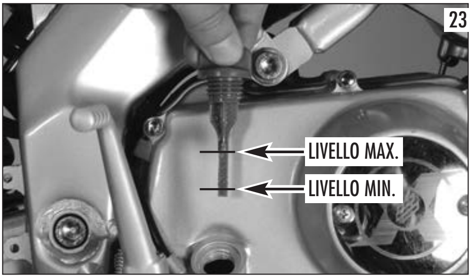

22

⚠ **AVVERTENZA**. La mancata pulizia del filtro dell'aria può soffocare il motore causando un calo delle prestazioni. Un filtro deteriorato può invece facilitare l'immissione nel motore di particelle di polvere accelerando il normale deterioramento di fasce e cilindro e pistone.

7.3 CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Mettere il veicolo in posizione di marcia.

- Togliere il tappo di livello posto sul carter laterale (foto 23).
- Verificare che il livello dell'olio sia compreso tra il livello massimo (MAX) e minimo (MIN). Non scendere mai al di sotto del livello minimo. Il rabbocco d'olio dal livello minimo al massimo è di 50 gr.



23

7.4 CAMBIO OLIO MOTORE

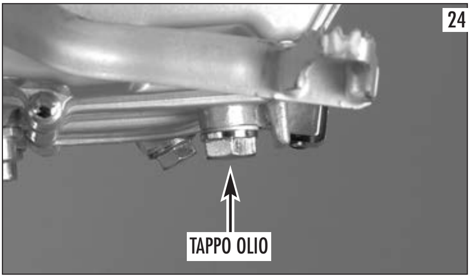
⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Lo svitamento del tappo dell'olio a motore caldo può provocare gravi ustioni personali. Svitare il tappo dopo essersi assicurati di operare a motore freddo.

Mettere la moto in posizione di marcia.

- Togliere il tappo di livello posto nella parte inferiore del carter (foto 24) e lasciare uscire l'olio.
- Non disperdere l'olio esausto nell'ambiente ma consegnarlo alla stazione ecologica per lo smaltimento.
- Riavvitare il tappo di scarico. Immettere 600 grammi di olio per motore tipo SAE 20W50. Utilizzare solo olio motore altamente detergente classificato di servizio API SF o SG.

7.5 REGOLAZIONE DEL MINIMO

La regolazione del minimo si deve effettuare a motore caldo. Lasciando girare il motore in marcia N, con la manopola dell'acceleratore chiusa,avvitare o svitare la vite posta sulla parte destra del carburatore fino ad avere un numero dei giri del motore più basso possibile, ma costante (foto 25).



24

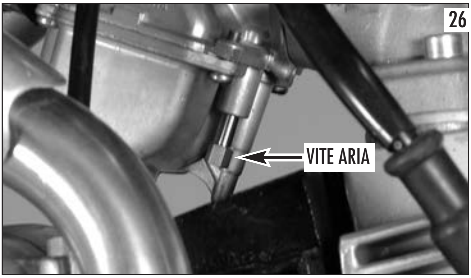

25

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. La ruota posteriore se non è a contatto con il suolo o non è bloccata dal freno girerà ed il contatto accidentale con la stessa può provocare gravi lesioni personali.

7.6 REGOLAZIONE DELLA VITE DELL'ARIA

Per ottenere migliori prestazioni fuori dal minimo.

- Se il motore ha difficoltà uscendo da una curva (miscela ricca), svitare la vite dell'aria.
- Se il motore si imballa uscendo da una curva (miscela povera), avvitare la vite dell'aria (foto 26).



26

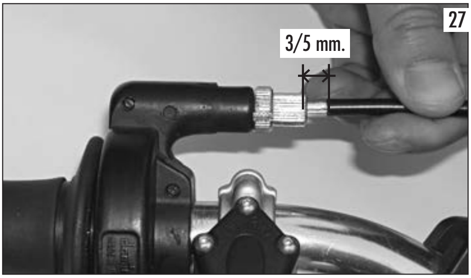
⚠ **AVVERTENZA**. La vite di regolazione è molto vicina al gruppo termico. Attenzione a non ustionarsi quando la si regola.

7.7 COMANDO DELL'ACCELERATORE

Controllare che la manopola dell'acceleratore sia sempre ben funzionante ed il cavo del comando del gas misuri un gioco di 3-5 mm. Se il gioco è superiore, mettere a punto la vite che si trova sul carburatore o sul comando del gas (foto 27).

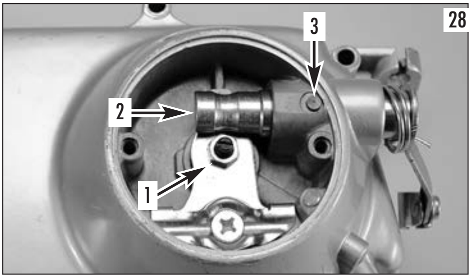
⚠ **AVVERTENZA**. La mancanza di questi controlli sull'erogazione

possono provocare seri danni al veicolo e come conseguenza incidenti gravi.



7.8 REGOLAZIONE FRIZIONE

Nel caso la regolazione del registro della leva della frizione (foto 11) non soddisfi pienamente la vostra posizione di guida, potete migliorare ulteriormetente la regolazione della leva agendo sulla vite di registro "1" (foto 28) situata sotto il coperchio carter frizione.



⚠ **AVVERTENZA**. Lubrificare frequentemente con grasso l'albero di comando della frizione "2" per impedire eventuali grippamenti dello stesso. Rimuovere il coperchio carter frizione e la relativa guarnizione, smontare l'albero togliendo il piolo di fermo "3" e ingrassare abbondantemente.

7.9 IMPIANTO FRENANTE A COMANDO IDRAULICO E PASTIGLIE FRENO

Questo modello possiede un freno a disco idraulico anteriore ed uno posteriore. Quando le pastiglie si usurano, il livello del liquido dei freni cala. Perciò, il livello del liquido freni e l'usura delle pastiglie devono essere controllati periodicamente.

⚠ **AVVERTENZA**. Quando si aggiunge liquido per freni, accertarsi che il serbatoio sia orizzontale prima di rimuovere il tappo onde evitare di versare il liquido stesso.
AVVERTENZA. Il tubo freno mal posizionato o a contatto con parti in movimento può vanificare l'azione frenante causando anche gravi incidenti. L'impianto frenante necessita di un periodo di assestamento per ottenere il massimo della sua efficienza. Prima di considerare il sistema ben assestato occorre effettuare almeno un centinaio di frenate, agendo con accortezza, e quindi procedere con un'ulteriore regolazione di messa a punto e con un controllo del serraggio delle viti.

Per regolare la corsa del pedale del freno posteriore occorre agire manualmente sulla vite del perno del pompante sulla pompa del freno e, trovata la giusta taratura del pilota, serrare il controdado posto sullo stesso filetto del perno (foto 29). Controllare visivamente le pastiglie attraverso la ruota per determinarne l'usura. Se una delle pastiglie fosse usurata in qualsiasi punto fino ad uno spessore di 1 mm, sostituire entrambe le pastiglie. Accertarsi che non vi siano perdite di liquido. Controllare se tubi e giunti presentano segni di deterioramento e crepe.



⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Utilizzare esclusivamente olio per impianti freno idraulici DOT 4 prelevato da confezioni integre.

⚠ **AVVERTENZA**. Il liquido impiegato nell'impianto frenante, oltre a danneggiare le parti verniciate, è dannosissimo a contatto degli occhi e della pelle. In caso di incidente consultare un medico. E' buona norma sostituire l'olio dell'impianto frenante ogni due anni.
NON DISPERDERE L'OLIO ESAUSTO NELL'AMBIENTE.
AVVERTENZA. Periodicamente, in funzione dell'utilizzo e delle condizioni atmosferiche, pulire la pinza del freno con un getto d'aria compressa, e controllare l'usura del materiale d'attrito delle pastiglie freno; quando lo spessore del materiale è inferiore ad 1 mm.,provvedere alla sostituzione.
AVVERTENZA. Non effettuare la registrazione dei freni con i dischi ancora caldi.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Dopo la sostituzione delle pinze premere ripetutamente la leva del freno al manubrio ed il pedale freno per permettere l'accostamento delle pastiglie al disco. Prima di usare il veicolo accertarsi del perfetto funzionamento dell'impianto frenante.

7.10 PRESSIONE DEI PNEUMATICI

Controllare frequentemente la pressione dei pneumatici e regolare se necessario. La rilevazione della pressione di gonfiaggio dei pneumatici va effettuata a gomme fredde. Tenete presente che la pressione può variare a seconda delle condizioni della pista e del peso del pilota.

	ANTERIORE	**POSTERIORE**
Minicross	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

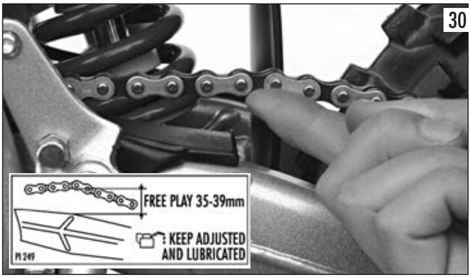
⚠ **AVVERTENZA**. La pressione ottimale dei pneumatici varia a seconda del peso del pilota, della temperatura atmosferica e del tipo di fondo su cui si gareggia.

7.11 CATENA DELLA TRASMISSIONE

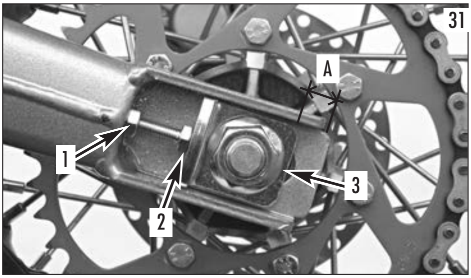
La catena per la moto è un organo di tale importanza da meritare una cura ed una manutenzione particolare:

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Evitare di impigliare le dita tra la catena e la corona.

1- Controllare la tensione della catena. La moto deve essere tenuta in posizione verticale e non ci devono essere pressioni sulla moto. Controllare la tensione alla posizione illustrata nella foto 30. Verificare che la distanza riportata in foto 35/39 mm sia corretta, altrimenti eseguire come segue la regolazione della catena (foto 31).



30



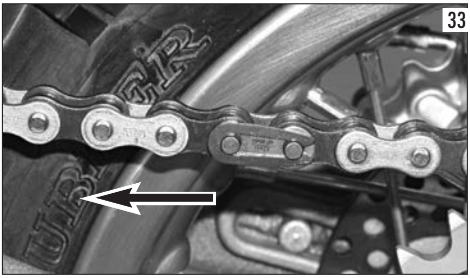
31

- Allentare il dado dell'assale posteriore "3"
- Allentare i controdadi "1" e ruotare il bullone di registro "2" in senso antiorario per diminuire il lasco o in senso orario per aumentarlo. Allineare i bordi posteriori delle piastre dell'assale e controllare su entrambi i lati del forcellone la distanza "A" dal forcellone alla piastra.
- Stringere il dado dell'assale posteriore "3" (tabella **9.1**) (foto 32):


32

- Ricontrollare il lasco della catena e regolare se necessario.
- Allentare leggermente il bullone di registro "2" in senso antiorario fino a che non tocca la piastra dell'assale. Stringere quindi il controdado "1" tenendo fermo il bullone di registro con una chiave.

2- Verificare ad ogni regolazione lo stato di usura di corona e pignone e controllare eventuali giochi o eccessive impuntature.
3- La catena va sempre lubrificata anche dopo il lavaggio della moto. Per rimuovere impurità si può utilizzare del gasolio e per la lubrificazione raccomandiamo un lubrificante spray che consente di diminuire notevolmente l'usura e di migliorare il rendimento della trasmissione.
4- Nel caso si debba rimuovere la catena dal veicolo ricordatevi che la clip della maglia principale va inserita con le estremità chiuse della "U" rivolte verso il senso di marcia (foto 33).


33

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. Non montare mai una catena di trasmissione nuova su pignone e corona notevolmente usurati e viceversa. Un allineamento scorretto della ruota provoca un'usura abnorme e compromette la stabilità del mezzo.
EVENTO PERICOLOSO.Se la catena si rompe o si sgancia dalle ruote dentate può arrotolarsi sul pignone e bloccare la ruota posteriore causando gravi incidenti e lesioni personali.

7.12 REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

L'ammortizzatore che trovate montato è già regolato con tarature standard.
MANUTENZIONE:
1- Controllare se la molla risulta rotta o collassata.
2- Controllare che la sospensione funzioni senza alcun problema facendosaltare su e giù la parte del veicolo posteriore.
3- Controllare se l'albero dell'ammortizzatore è piegato o se vi sono perdite di olio.
4- Spingere la ruota posteriore lateralmente per controllare se le boccole del forcellone sono usurate. Se vi fosse un movimento laterale sostituire le boccole.

7.13 REGOLAZIONE FORCELLA ANTERIORE

La forcella che trovate installata sul veicolo nuovo è già regolata con tarature standard.
MANUTENZIONE:
1- Accertarsi che i parapolvere non siano sporchi di fango e polvere.
2- Controllare se vi sono segni di perdite di olio. I parapolvere danneggiati devono essere sostituiti prima di utilizzare il veicolo.
3- Prima di utilizzare il veicolo eseguire sempre un veloce controllo di funzionamento della forcella spingendola su e giù con il freno anteriore azionato.

7.14 CARBURANTE

Utilizzare benzina per automobili con un numero di ottani alla pompa da 96 a 100 o più ottani. Se il motore batte in testa cambiare marche di benzina differenti o con un numero di ottani diverso.
Capacità serbatoio 3 litri.

7.15 FILTRO CARBURANTE

Il filtro del carburante si trova nel rubinetto sul lato inferiore del serbatoio. Lo sporco accumulato nel filtro del carburante impedisce il flusso dello stesso al carburatore. La manutenzione del filtro deve perciò essere eseguita frequentemente.

MANUTENZIONE:

1- Scaricare il carburante dal serbatoio in un recipiente idoneo per liquidi estremamente infiammabili.
2- Rimuovere il rubinetto dal serbatoio per mezzo delle due viti.
3- Lavare il filtro con acqua e sapone neutro. Asciugare possibilmente al sole.
4- Rimontare il rubinetto del serbatoio in ordine inverso prestando attenzione che la guarnizione sia posizionata correttamente.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. La benzina è estremamente infiammabile ed esplosiva. Eseguire questa operazione in un area ben ventilata e a motore spento. Non fumare, non produrre e non utilizzare fiamme o scintille nell'aria dove la benzina viene scaricata o dove viene eseguito il rifornimento.

7.16 PULIZIA VEICOLO

Prima di procedere al lavaggio del veicolo è necessario proteggere dall'acqua le seguenti parti:

- Comando della trasmissione.
- Comando dei freni
- Presa dell'aria e filtro dell'aria
- Bocchettone del silenziatore

Non indirizzare direttamente il getto d'acqua su:

- Mozzi ruota
- Perno forcelle
- Canotto dello sterzo
- Pinze freno
- Cappuccio della candela.

A lavaggio ultimato, procedere a lubrificare tutti i punti qui sopra elencati, avviare il motore e farlo girare per qualche minuto.

⚠ **AVVERTENZA**. Effettuare le operazioni di pulizia a motore freddo.

AVVERTENZA. Non usare solventi od alcool per la pulizia delle plastiche. Usare esclusivamente acqua e sapone o gli appositi shampoo.

AVVERTENZA. Prima di mettersi in moto verificare la perfetta efficienza dalla frenata.

8. ISPEZIONE E CONTROLLI DI MESSA A PUNTO E PREPARAZIONE GARA

⚠ **AVVERTENZA**. LE OPERAZIONI INDICATE AI PUNTI **8.1** E **8.2** DEVONO ESSERE EFFETTUATE ESCLUSIVAMENTE DA PERSONE ADULTE E COMPETENTI.

8.1 CONTROLLI QUOTIDIANI: DA EFFETTUARE SEMPRE PRIMA DI METTERSI ALLA GUIDA

- Olio del motore: nessuna perdita, livello corretto.
- Carburatore: acceleratore flessibile che scorra regolarmente libero da impuntature.
- Tappo del serbatoio carburante: verificare serraggio.
- Filtro dell'aria e scatola filtro: filtro libero da impurità e scatola pulita dalla polvere.
- Freni: guaine libere da strozzature e pinze ripulite dal fango.
- Sella: agganciata nel suo incastro e vite bloccata.
- Catena: pulita da fango, lubrificata e controllo tensione.
- Pignone: libero di girare da sassi e polvere.
- Manubrio: canotti di bloccaggio ben serrati.
- Pneumatici: controllo pressione.
- Forcella anteriore: controllo e pulitura.
- Sterzo: controllo gioco serraggio canotto.

8.2 CONTROLLI PERIODICI: DA EFFETTUARSI PRIMA DI OGNI GARA E DOPO IL RIMESSAGGIO	ISPEZIONE - PULIZIA - REGOLAZIONE			Frequenza sostituzione	Riferimento paragrafo	AVVISI PERICOLI
	DOPO 1 GARA 1 ORA	DOPO 3 GARE 3 ORE	DOPO 9 GARE 9 ORE			
CATENA DI TRASMISSIONE	👁 🛢 ✋			6 ore	7.11	⚠ **EP** (punto 7.11)
PIGNONE E CORONA	👁 ✋			9 ore	7.11	⚠ **EP**(punto 7.11)+**M**
RULLO DELLA CATENA	👁 ✋					
PARACATENA-SLITTACATENA	👁 ✋					
REGOLAZIONE FRENI	👁 ✋				7.9	⚠ **A** (punto 7.9)
PINZA FRENO	👁 ✋				7.9	⚠ **A** (punto 7.9)
PASTIGLIE FRENI	👁 ✋			6 ore	7.9	⚠ **A** (punto 7.9)
COMANDO ACCELERATORE	👁 ✋				7.7	⚠ **A** (punto 7.7)
CAVI DI COMANDO ACCELERATORE	👁 ✋			18 ore	7.7	⚠ **A**(punto 7.7)+**M**
FILTRO ARIA	✋ **F**			6 ore	7.2	⚠ **A** (punto 7.2)
PRESSIONE GONFIAGGIO PNEUMATICI	👁 ✋				7.10	⚠ **A** (punto 7.10)
CUSCINETTI MOZZI RUOTE	👁 ✋			18 ore		⚠ **M**
TIRAGGIO RAGGI RUOTE	👁 ✋					
OLIO MOTORE	👁 🛢			3 ore	7.3	
GIOCO CANOTTO DELLO STERZO	👁 ✋					⚠ **M**
CUSCINETTI STERZO	👁 ✋				7.13	⚠ **M**
FORCELLE ANTERIORI	👁 ✋					⚠ **M**
FORCELLONE POSTERIORE	👁 ✋					
TUBO ALIMENTAZIONE	👁 ✋			18 ore		
FILTRO BENZINA					7.15	⚠ **EP** (punto 7.15)
GIOCO VALVOLE	👁 ✋					
CARBURATORE	👁 ✋					⚠ **M**
CANDELA	👁 ✋			6 ore		
CAPPUCCIO CANDELA	👁 ✋			18 ore		
IMPIANTO ELETTRICO	👁 ✋					⚠ **M**
IMPIANTO DI SCARICO	✋			36 ore		⚠ **M**
SILENZIATORE	✋			18 ore		
GRUPPO TERMICO				36 ore		⚠ **M**
PISTONE				18 ore		⚠ **M**
SEGMENTO				18 ore		⚠ **M**
CARTER MOTORE						⚠ **M**
ALBERO MOTORE				36 ore		⚠ **M**
CUSCINETTI BANCO				18 ore		⚠ **M**
SERIE CUSCINETTI MOTORE				18 ore		⚠ **M**
FRIZIONE	👁 ✋			9 ore		
DADI-BULLONI-ELEMENTI FISSAGGIO	👁 ✋					

👁 : ISPEZIONARE O REGOLARE

✋ : PULIZIA

🛢 : LUBRIFICAZIONE

✋ **F**: PULIRE IL FILTRO DOPO OGNI MANCHE IN CONDIZIONI AMBIENTALI POLVEROSE

⚠ **EP**: SEGNALAZIONE DI EVENTO PERICOLOSO COME DA MANUALE

⚠ **A**: SEGNALAZIONE DI AVVERTENZA COME DA MANUALE

⚠ **M**: PERICOLO: LE OPERAZIONI DI SOSTITUZIONE DEVONO ESSERE SVOLTE DA PERSONALE COMPETENTE

CANDELA STANDARD
Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC

GIOCO VALVOLE ASPIRAZIONE E SCARICO
0,15 MM. / 0,006 in

9. CARATTERISTICHE TECNICHE	XP 4T CROSS	XP 4T Racing CROSS	XP 4T Racing 14"/12" Wheels CROSS	XP 4T MOTARD
Motore	monocilindrico 4T			
Raffreddamento	aria			
Alesaggio e corsa	52,4x49,5			
Cilindrata	107			
Rapporto di compressione	9,6:1			
Carburatore	Mikuni 22			
Accensione	elettronica			
Alimentazione	benzina verde			
Candela	Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC			
Avviamento	kick starter			
Frizione	multidisco in bagno d'olio a comando manuale			
Telaio	in acciaio			
Freno anteriore	idraulico Ø 200			
Freno posteriore	idraulico Ø 150			
Pneumatico anteriore	2,50x12"	2,50x12"	60/100-14"	90/90-10"
Pneumatico posteriore	2,75x10"	2,75x10"	80/100-12"	90/90-10"
Trasmissione	4 marce			
Sospensione anteriore	forcella idraulica Ø33			
Sospensione posteriore	monoammortizzatore idraulico			
Capacità serbatoio	3 litri			
Peso	60 Kg.		62,7 Kg.	60 Kg.
Altezza sella	725 mm.		775 mm.	725 mm.
Interasse	1061 mm.		1113 mm.	1061 mm.

9.1 TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA TELAIO E CICLISTICA

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	frena filetto
Perno ruota anteriore	M12	50	5	37	
Bullone di fissaggio perno anteriore	M8	20	2	14,8	
Viti fissagio manubrio	M8	20	2	14,8	
Perno ruota posteriore		60	6	44,40	
Perno motore-forcellone	M14	50	5	37	
Perno motore anteriore	M12	25	2,5	18,5	
Viti piastra sup. e inf. forcella	M8	20	2	14,8	
Viti dischi freno	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
Dado canotto dello sterzo	M20	80	8	59,2	
Ghiera regolatore canotto sterzo		6	0,6	4,44	

TABELLA COPPIE DI SERRAGGIO MINUTERIA MOTORE N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	frena filetto
Dadi della testa	M6	10	1	7,40	
Dado albero motore lato frizione	M12	60	6	44,4	LOCTITE 270
Dado albero motore lato accensione	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
Dado ingranaggio condotto		18	1,8	13,32	
Candela		10	1	7,40	

I valori di coppia sopraelencati sono per i punti di serraggio più importanti.
Se una certa coppia non è elencata, utilizzare gli standard forniti di seguito.

VALORI DI COPPIA STANDARD

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
Bullone e dado da 5 mm	6	0,6	4,44
Bullone e dado da 6 mm	10	1	7,40
Bullone e dado da 8 mm	25	2,5	18,50
Bullone e dado da 10 mm	45	4,5	33,30
Bullone e dado da 12 mm	55	5,5	40,70

10. RICAMBISTICA

Si raccomanda di utilizzare sempre ricambi originali POLINI MOTORI.

⚠ **EVENTO PERICOLOSO**. L'utilizzo di ricambistica non originale può pregiudicare il corretto funzionamento della minicross/ minimotard nonché la sicurezza dell'utente stesso alla guida della minicross/minimotard.

11. RIMESSAGGIO

Il rimessaggio del veicolo qualora si ritenga di non usare la minicross/ minimotard per un periodo prolungato di tempo comporta:

- lo svuotamento del serbatoio della benzina può avvenire semplicemente scollegando temporaneamente la cannetta di adduzione del combustibile dalla parte del rubinetto.
  Dotarsi di contenitore per liquidi infiammabili e dopo aver aperto il rubinetto lasciare defluire il combustibile.

⚠ **AVVERTENZA**. Non fumare e non usare fiamme libere durante l'operazione di svuotamento del serbatoio.

12. FORMAZIONE E INFORMAZIONE

Per un corretto uso della minicross/minimotard è necessario leggere attentamente il manuale ed attenersi scrupolosamente alle indicazioni. Si deve porre particolare attenzione ai punti del presente manuale evidenziati con i simboli di **EVENTO PERICOLOSO** e **AVVERTENZA**.
Nel caso di utilizzo da parte di minore di 14 anni sarà opportuno istruire il giovane pilota sui rischi derivanti da un uso improprio della minicross/minimotard ed informarlo sul corretto uso dei dispositivi di sicurezza da adottare sempre come il casco e altri indumenti di protezione come meglio indicato nel paragrafo **6**. GUIDA SICURA: CONDIZIONI D'USO DELLA MINICROSS/MINIMOTARD. Se ne sconsiglia l'uso ai minori non in grado di condurre una bicicletta.
È comunque opportuno che il giovane pilota venga istruito alle principali nozioni di guida da parte di una persona competente.
Per esempio i minori di 14 anni saranno avvertiti sui pericoli derivanti dagli organi in movimento o dalle parti calde della minicross/ minimotard. Ai minori di 14 anni sarà inoltre fatto divieto di svolgere le operazioni di manutenzione indicate nel capitolo **7**.

ENGLISH

CONTENTS

INTRODUCTION

INSTRUCTIONS MAY BE REPEATED A NUMBER OF TIMES IN THE COURSE OF THIS MANUAL. THIS HAS BEEN DONE PURPOSEFULLY TO EMPHASISE THE IMPORTANCE OF CERTAIN OPERATIONS AND THE NEED TO BEAR SAFETY CONSTANTLY IN MIND. ALL ENGINE MAINTENANCE MUST BE REFERRED TO A SPECIALIST DEALER.

Read this use and maintenance manual carefully throughout before riding your new motorcycle. This manual contains important information that will help you to avoid unnecessary damages to the vehicle and serious or even fatal injury to yourself to other persons and things. To ensure care-free and satisfying riding you must get to know your new motorcycle thoroughly and set it up correctly before you start riding.

IMPORTANT NOTICE

THIS MOTORCYCLE HAS BEEN DESIGNED AND MANUFACTURED EXCLUSIVELY FOR COMPETITION USE. IT IS ILLEGAL TO RIDE IT ON PUBLIC ROADS. APPLICABLE LEGISLATION PERMITS THE USE OF THIS MOTORCYCLE ONLY IN ORGANISED COMPETITIONS OR CLOSED AND PRIVATE TRACKS AND WITH THE PRESENCE OF SECURITY FORCES (AMBULANCE, FIREMEN, ETC).

NO CARRY PASSENGERS AND/OR THINGS

PILOT ONLY, NO PASSENGER. This minicross / minimotard has been designed and manufactured for use by the pilot only.

REMEMBER

People under 18 must always be supervised by an adult or qualified people when riding this motorcycle.

READ THIS MANUAL CAREFULLY.

This text identifies special situations that could cause dangerous events coming from the wrong usage of the minicross/minimotard or its servicing. In accordance with point 3 of Rule UNI EN 1050:1998 these situations are indicated as follows:

DAMAGE: injury and /or damages to health or to means.

DANGEROUS EVENT: an event that could cause an injury.

Every time, before using the minicross/minimotard or before servicing it be sure to have well understood what written in this manual, being careful to the phases signed with the symbols ⚠ **DANGER** or **WARNING**.

IMPORTANT: this manual is an integral part of the motorcycle and must accompany it if it is sold or transferred to a new owner or keeper.

WELCOME NOTICE. By purchasing a Polini minicross/minimotard you have become one of a large family of satisfied Polini motorcycle owners and riders.

⚠ **WARNING**. This Polini minicross/minimotard is a high performance competition motorcycle and incorporates the latest motocross race technology. It must only be used in competitive racing by expert riders.

This new Polini minicross/minimotard model has been designed to perform as competitively as possible. Motocross is nevertheless a physical sport and winning requires more than just a good motorcycle. To achieve good results you must be in good physical condition and be a skilful motorcycle rider. The best results are achieved by riders who exercise regularly to keep in peak physical form and who practise their motorcycling skills frequently. The purpose of this manual is to help you get the greatest satisfaction possible from you new Polini minicross/minimotard motorcycle, both from the performance of the machine itself and from success in competitions.

PERSONAL PROTECTIVE EQUIPMENT AND SAFETY SUGGESTIONS

1- Most deaths in motorcycling are caused by head injuries. **ALWAYS wear the HOMOLOGATED helmet**. Wear knee guards and elbow guards (certificated in accordance with Rule **EN 1621-1 / 1997**). Use well protective clothes or suits. Use close and suitable boots with sole resistant to abrasion.
2- The exhaust system becomes extremely hot during use and may remain so for quite some time afterwards. Do not touch any parts of the exhaust system. Always wear clothes that completely cover your legs.
3- Do not wear loose or flowing clothing. This can become entangled in the control levers, kick-start lever, footrests, chain or wheels.
4- Respect the environment.

⚠ **WARNING. MODIFICATIONS TO OR THE REMOVAL OF ORIGINAL PARTS FROM THIS MINICROSS / MINIMOTARD MAY CAUSE IT TO BECOME UNSAFE OR ILLEGAL. ALWAYS COMPLY WITH ALL LOCAL AND NATIONAL LAWS, REGULATIONS AND SAFETY STANDARDS.**

THIS MOTORCYCLE HAS BEEN DESIGNED FOR A PILOT WHO WEIGHTS LESS THAN:
- 100 Kg. FOR THE MINICROSS MODEL
- 100 Kg. FOR THE MINIMOTARD MODEL

For your own safety and for the best performance of your motorcycle, always insist on genuine Polini Motori spare parts for all repairs. In order to keep track of your bike, make a note here of its specifications:

MODEL: ....
ENGINE CAPACITY: ....
TYRES: FRONT .... REAR ....
FRAME NUMBER: ....
IDENTITY CODE: .... WEIGHT ....

LOCATION OF VEHICLE IDENTITY CODE

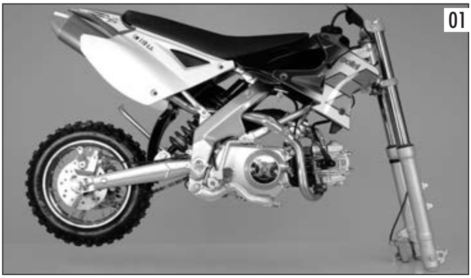
The motorcycle's identity code is stamped on the front of the frame or on the right hand side of the steering head.



1- INSTRUCTIONS FOR THE ASSEMBLY OF THE BIKE BEFORE RIDING IT.

When you first open the crate you will see that the motorcycle is not ready for use, but has been partly disassembled for reasons of packing and transport. Carefully unpack all the parts from the crate and proceed as instructed below to check and assemble your motorcycle for use. The following instructions give the most practical order for assembling the various parts of your motorcycle.

1- Remove the motorcycle from the crate (photo 1).



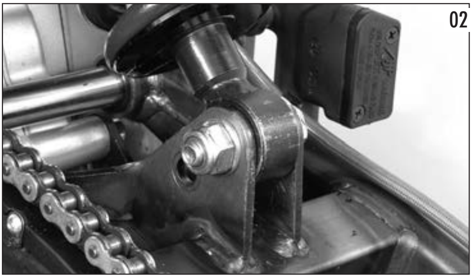
01

2- Remove all the parts needed to reassemble the motorcycle from the crate:

POLINI MINICROSS/MINIMOTARD	No. 1
6X18X1 WASHER (UNI 6593)	No. 4
PLASTIC TIE	No. 1
FOOTREST SPRING	No. 2
M8x20 TCEI SCREW (UNI 5931)	No. 6
M8x40 TCEI SCREW (UNI 5931)	No. 2
M6x16 TB SCREW (ISO 7380)	No. 4
M8x18 TB SCREW (for the stand) (ISO 7380)	No. 1
RIGHT /LEFT FOOTREST	No. 2
FRONT WHEEL SPINDLE	No. 1
M8 SELF-LOCKING NUT (UNI 7473)	No. 4
M8x30 TCEI SCREW (UNI 6593)	No. 4
HANDLEBAR CLAMP	No. 2
HANDLEBAR WITH FOAM ROLL	No. 1
FRONT WHEEL WITH DISK	No. 1
FRONT MUDGUARD	No. 1
GEAR PEDAL	No. 1
FOOTREST SUPPORT	No. 1
NUMBER PLATE	No. 1
M5 NUT	No. 2
M5X10 SCREW	No. 2
M5X30 SCREW	No. 1
BRAKE FAIRLEAD	No. 1
STAND	No. 1
STAND SPRING	No. 1
USE AND MAINTENANCE MANUAL	No. 1
EC CONFORMITY STATEMENT	No. 1
- For the Minimotard model, you will find:	
6X13X1,5 WASHER	No. 2
TCEI M6X20 SCREW	No. 2
TCEI M8X65 SCREW	No. 4
TOP RIGHT/LEFT FOOTREST COVER	No. 2
BOTTOM RIGHT/LEFT FOOTREST COVER	No. 2
SCREW M5X20 TPSEI	No. 2
SIDE BALL GRIP Ø 35	No. 2
BALL GRIP BUSH Ø 35 6X10X7	No. 2
HANDLEBAR SPACER	No. 2

3- Fit the rear shock-absorber, using the M10x40 hex head bolt, two M10.5 spacers, two washers and the M10 nut. Fit one of the washers at the bolt head and the other at the nut. The nut, bolt, spacers and washers are pre-fitted to the mounting on the swinging arm (photos 2) (see schedule **9.1**).

4- Open the front calliper brake disk pads using an adjustable wrench



02

⚠ **DANGER**: After assembling the callipers press again and again the brake level placed on the handlebar and the brake pedal in order to make the pads closed to the disk. Before using the vehicle be sure the brakes works perfectly.

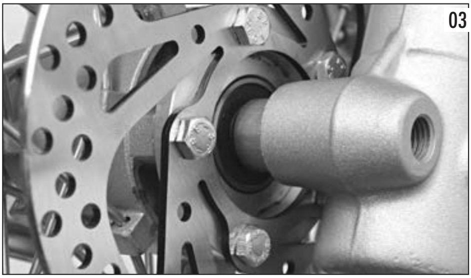
5- Fit the front wheel using the special spindle (photo 3).

6- Push the spindle right through the wheel and tighten with a torque wrench (see section **9.1**) (photo 4).

7- Tighten the spindle locking bolt with a torque wrench (see section **9.1**) (photo 5).

8- Inflate the front and rear tyres (see section **7.10**)

	FRONT	REAR
Minicross	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI


03


04

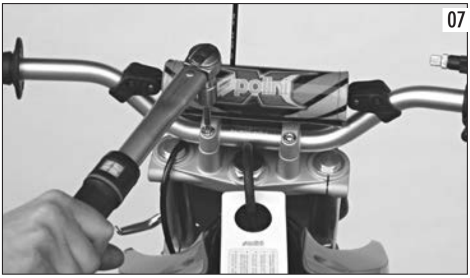

05

9- Fit the front mudguard with the 4 washers and TB M6X16 screws provided (photo 6). Fit the front number plate inserting the brake cable in its special slide.


06

10- Cut the transport tie securing the front brake pump. Fit the handlebar and fix it to the top fork with the two handlebar clamps and the four Allen bolts M8X30 (See section **9.1**) (photo 7).

11- Remove the throttle control cover and fit the cable as shown in photo 8. Re-fit the cover (see section **7.7**).


07


08

12- Fit the front brake lever and secure the lever bracket with the screws provided (photo 9) (See section **7.9**)

13- Fit the engine stop button and fix it to the handlebar with its mounting clamp (photo 10).


09


10

14- Fit the clutch lever and adjust the travel of the lever as you prefer using the regulator (photo 11) (See section **7.8**).

15- Fit the footrest support first on the engine with the four Allen

screws M8X20 and then on the chassis with 2 M8X20 screws and 2 self-locking nuts (photo 12).

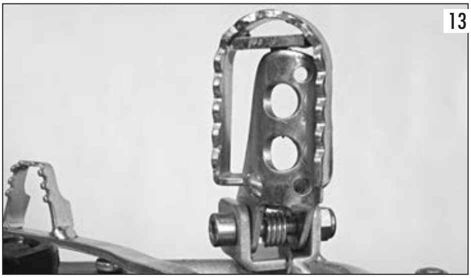


11

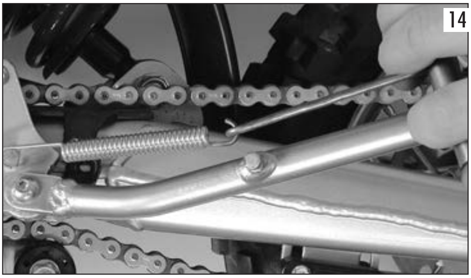


12

16- Fit the footrests like shown in photo 13, with M8X40 screws and self-locking nuts.
17- Fit the stand using the M8X18 screw to fasten it and the spring provided (photo 14).



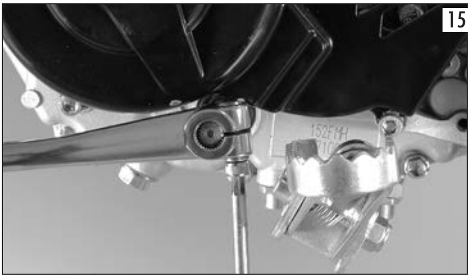
13



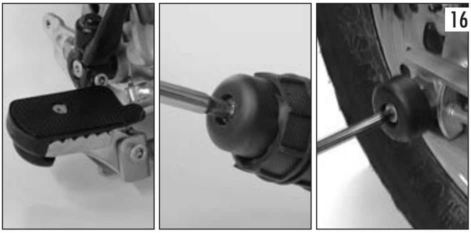
14

⚠ **DANGER**. We suggest you to remove the stand during competitions as it could be dangerous and bruising.

18- Fit the gear lever (photo 15).
19- Fill the fuel tank (see section 7.14).
20- Check the engine oil level (see section 7.3).
21- For Minimotard only: apply the protections on the footrests, handlebar, forks and on the wheel (photo 16).



15



16

REMIND. Always ensure that the motorcycle has been efficiently serviced and check it over before riding it. Take your motorcycle to an authorised POLINI MOTORI dealer for all major servicing and repair. Because of the manufacturer's policy of continuous development, and because of constant innovations in technology, your motorcycle may differ in some details from that described in the illustrations and text in this manual. Original POLINI MOTORI spare parts are always made from the same materials and in the same way as the parts originally fitted to your minicross/minimotard motorcycle.
Always insist on original **POLINI MOTORI** spare parts. Their use ensures a longer life and improved efficiency for your motorcycle.

2. VEHICLE CARRIAGE

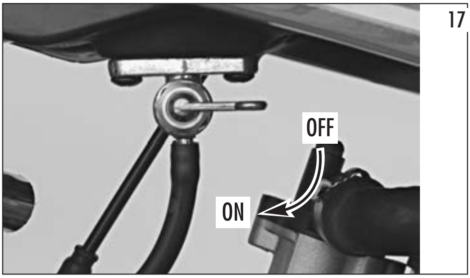
To proceed with a correct and safety carriage of the vehicle from the garaging to the track it is necessary:
- Be sure that the tank is empty in order to avoid petrol dripping;
- Place the minicross/minimotard on a horizontal flat on the vehicle you will use to transport the bike;
- Place the minicross/minimotard on the stand, fix it with belts and ropes being sure it always stays in vertical position during the carriage.

⚠ **WARNING**. Never transport the bike with the engine full of petrol or with the muffler or other parts hot.

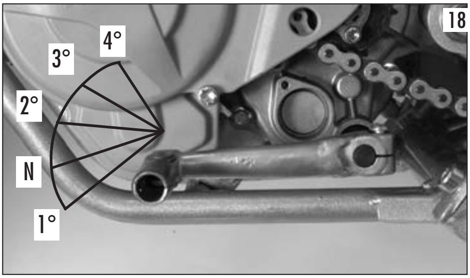
3. OPERATIONS BEFORE RIDING THE MINICROSS/ MINIMOTARD

⚠ **WARNING**. Starting from this paragraph on all the operations must be carried out by people over 14 and always under the supervision of a competent and adult person.

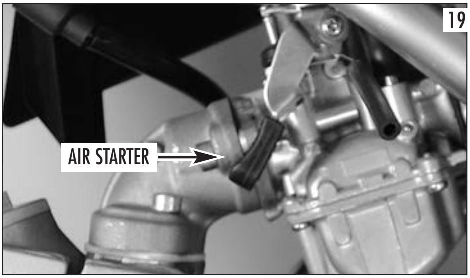
1- Turn the fuel tap located under the fuel tank to "ON" position (photo 17).
2- Before starting the engine put the gear in neutral position (photo 18, gear N).
3- If the engine is cold, lift the choke lever on the carburettor (photo 19).



17



18



19

⚠ **WARNING**. Lower the starter lever again as soon as the engine starts to warm up, avoiding to touch the engine.

4- Lock the rear brake to prevent the rear wheel from spinning.

⚠ **DANGER**. The rear wheel will spin if it is not in contact with the ground or locked by the brake. Accidental contact with a spinning wheel can cause serious personal injuries.

5- Leave the throttle at a minimum. Pivot the kick-start lever outwards and push energetically downwards with your foot to start the engine.
6- Return the kick-start lever to its rest position. Leave the engine idle for a few minutes to warm it up.

⚠ **WARNING**. Accelerate and decelerate gentling rotating the hand grip to avoid the motorcycle could jump forwards, causing you to lose control.
WARNING. Before you begin riding the motorcycle, check that the engine stops pressing the red stop button placed on the handlebar.

4. RUNNING IN

⚠ **WARNING**. The running in operations must be done by people over 14 and always under the supervision of an adult or qualified people.

1- Run your new motorcycle in as instructed below to ensure that the engine and transmission bed in correctly and to ensure continuous reliability in future.

⚠ **WARNING**. The first time you ride your new motorcycle, ride for about two hours at low engine speeds to ensure that it runs in correctly. Also respect the following precautions:

2- Once the engine starts, leave it idle until it warms up to normal temperature.
3- During the running in period, always ride at constant speeds. AVOID RAPID ACCELERATION.
4- Even when riding at low engine speeds, avoid extended difficult sections of road or track that could cause the engine to become very hot.
5- Once you have run in your motorcycle following all these instructions, take it to a Polini Motori dealer for its post-running-in service. Apart from a change of spark plug and engine oil, this service also includes the disassembly of the cylinder to check on the condition of the spark plug, cylinder head, the piston and barrel.

⚠ **DANGER**. After the running in it is important to check the tightening of the head's nuts. Often they can be loosen after the running-in period (see schedule **9.1**)

5. ENGINE SWITCHING OFF

Switch the minicross/minimotard off by pressing the button placed on the handlebar (Photo 10).

6. SAFE DRIVING: CONDITIONS OF USE OF THE MINICROSS/ MINIMOTARD

⚠ **WARNING**. PEOPLE UNDER 18 MUST ALWAYS BE SUPERVISED BY AN ADULT OR QUALIFIED PEOPLE WHEN RIDING THIS MINICROSS/ MINIMOTARD.
WARNING. BEFORE RIDING THIS MINICROSS/MINIMOTARD PEOPLE UNDER 14 MUST ALWAYS BE INSTRUCTED BY AN ADULT ABOUT THE CORERECT USE OF THE VEHICLE AND INFORMED ABOUT THE PROTECTION EQUIPMENTS ACCORDING TO THE PRESENT MANUAL.

Driving a POLINI minicross/minimotard requires special cautions to safeguard the rider safety. Before using your minicross/minimotard we remind you that:
1- Most accidents are caused by rider's inexperience.
2- Always ride with both the hands on the handlebar

3- Use well protective clothes:
  - always wear the FULL-FACE helmet.
  - Wear gloves, knee guards and elbow guards, certificated in accordance with rule **EN 1621-1 /1997**).
  - Wear suits or well protective clothes.
  - Use suitable boots.

4- The use of this minicross/minimotard is exclusively permitted in closed tracks or private places. It is strictly forbidden to use it on public roads.

5- The minicross/minimotard doesn't have any lightening devices. So it must be used in conditions of good visibility and always in private areas good lightening (even with artificial lightening).

6- This minicross/minimotard has not been designed to be used in unfavourable weather conditions such as rain, hail, strong wind, snow or slippery roads.

7- It is strictly forbidden to ride the minicross/minimotard drunk, drug addict or in conditions of no clearness of mind.

8- It is strictly forbidden to ride this minicross/minimotard to people who weight more than:
  - 100 kg for the minicorss model
  - 100 kg for the minimotard model

9- This minicross/minimotard has been designed for one pilot only.

USE THE MINICROSS/MINIMOTARD ONLY AFTER CAREFULLY READING THE USE AND MAINTENANCE MANUAL.

7. SERVICING: OPERATIONS AND ADJUSTMENTS

ATTENTION. THE SERVICING OPERATIONS MUST BE DONE BY ADULT AND QUALIFIED PEOPLE ONLY. IF THE VEHICLE NEEDS SPECIAL SERVICING OR IF THE INSTRUCTIONS MENTIONED BELOW RESULT UNCLEAR, WE SUGGEST YOUR ASKING FOR SPECIALISTS AT POLINI MOTORI RETAILERS OR WHOLESALERS, WHO WILL REPLACE THE DETERIORATED PARTS ONLY WITH ORIGINAL SPARE PARTS. CAREFULLY FOLLOW WHAT DESCRIBED BELOW.

Maintenances and servicing necessary for the best set up of your vehicle should be done regularly, or on all occasions before you start riding. Refer to the servicing tables in sections **8.1** and **8.2** below for the frequency with which the various service operations must be performed.

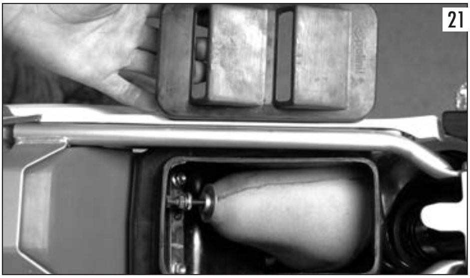
7.1 REMOVING AND FITTING THE SEAT

Unscrew the seat lock. Lift the seat gently and slide it out rearwards, towards the mudguard (photo 20). To refit the seat, engage the front seat catch with the catch on the fuel tank and push the seat on to the frame members. Once the seat is firmly in position, lock it in place screwing the seat lock.


20

7.2 REMOVING AND CLEANING THE AIR FILTER

Dirty air filters are one of the most common causes of poor engine performance. Proceed as follows to clean the air filter.
- Remove the seat (see section **7.1**).
- Remove the cover from the filter box (photo 21).
- Remove the air filter and wash it in hot water with neutral soap (photo 22)
- Rinse the filter and squeeze it dry, then dampen it with oil for filters.


21

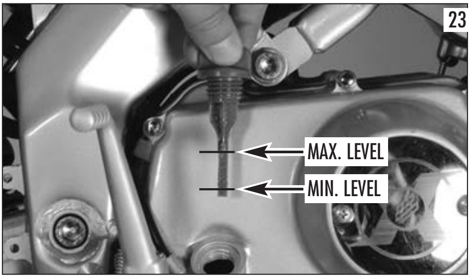

22

⚠ **WARNING**. If the filter becomes clogged with fine dust as well as normal dirt, replace it with a new one.

WARNING. Dirty air filters choke the engine and cause poor performance. Torn or broken filters can allow dirt to enter the engine and cause rapid deterioration of the piston rings and barrel.

7.3 CHECKING THE ENGINE OIL LEVEL

Stand the motorcycle upright.
- Remove the oil level cap from the side gearbox casing (photo 23).
- Check that the oil reaches a level between the maximum (MAX) level and the minimum (MIN) one .Check the oil level never goes under the minimum level. The oil topping up from the minimum to the maximum level is 50gr.

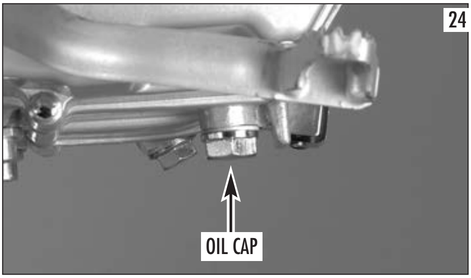


23

7.4 CHANGING THE ENGINE OIL

⚠ **DANGER**. Risk of burns! Wait for the engine to cool before removing the oil drain screw.

Stand the motorcycle upright.
- Remove the oil drain screw from the bottom of the gearbox casing (photo 24) and leave the old oil drain out.
- Do not throw spent oil into the environment. Dispose of it correctly through authorised collection points.
- Screw the drain screw back in. Add 600 grams of “SAE 20W50” engine oil. Only employ highly detergent engine oil classified for service API SF or SG.



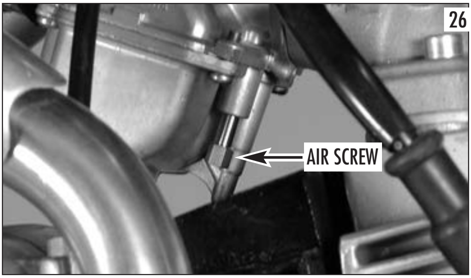
7.5 ADJUSTING ENGINE IDLING SPEED
Warm up the engine before adjusting the idling speed. Leave the engine idle in neutral gear with the throttle closed. Turn the idle speed adjustment screw on the right hand side of the carburettor in or out to achieve the lowest engine speed possible without running becoming irregular (for some minutes) (photo 25).



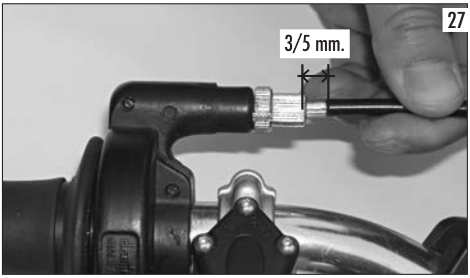
⚠ **DANGER**. The rear wheel will spin if it is not in contact with the ground or locked by the brake. Accidental contact with a spinning wheel or tyre can cause serious personal injuries.

7.6 ADJUSTING THE AIR SCREW
The air screw can be adjusted in order to obtain better performance when the bike is out of idling speed.
- If the engine has difficulty in curve (rich mixture) unscrew the air screw.
- If the engine has difficulty in curve (poor mixture) screw the air screw (photo 26).

⚠ **WARNING**. The adjusting screw is near the cylinder. Pay attention not to burn oneself while adjusting it.

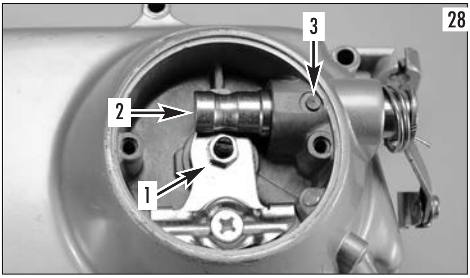


7.7 ADJUSTING THE THROTTLE CONTROL AND CABLE
Make sure that the accelerator grip operates smoothly and that the play in the throttle cable measures 3-5 mm. If play exceeds this measurement, reduce play by screwing out the adjuster on the top of the carburettor (photo 27) or on the throttle grip.



⚠ **WARNING**. Do not make repairs whenever necessary can lead to serious personal accidents and serious damage to the motorcycle.

7.8 ADJUSTING THE CLUTCH
Should the clutch adjustment with the clutch lever (photo 11) be insufficient, it is possible to screw the adjuster “1” (photo 28) located under the cover of the clutch casing.



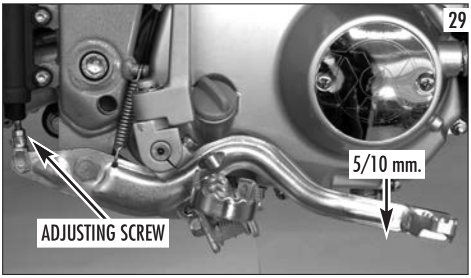
⚠ **WARNING**. Often lubricate the clutch shaft “2” in order to avoid it to grip while the casing moves. Generously lubricate the part after disassembling it by removing the pin “3”.

7.9 HYDRAULIC BRAKES SYSTEM AND BRAKE PADS
This model is provided with a front and a rear hydraulic brake. When the brake pads wear, the brake fluid level goes down. Therefore,

periodically check the brake fluid level and the wear of the brake pads

⚠ **WARNING**. When you add brake fluid, make sure that the tank is in horizontal position before removing the cap to avoid spilling the fluid.
WARNING. Incorrectly positioned brake lines can be damaged by contact with moving parts, leading to serious accidents. The braking system must also be run in before it achieves maximum efficiency. Apply the brakes at least one hundred times before considering them to be fully efficient. Proceed with great caution throughout this period. At the end of this period, adjust the brakes and also check that all the fixing bolts are tight.

In order to adjust the travel of the rear brake pedal turn the pivot screw placed on the brake pump and, once suited the stature of the rider, close the nut placed on the pivot thread (photo 29). Check the conditions of the pads friction material. When the thickness of the material is inferior to 1 mm, change it. Be sure there is no oil leak. Check if tubes and connections are worn or with cracks.



⚠ **DANGER**. Use only DOT 4 hydraulic brake fluid from clean new containers.

⚠ **WARNING**. Brake fluid is highly corrosive to paintwork and can cause injury if it comes into contact with the eyes or skin. Consult a doctor immediately in case of accident. Change the brake fluid every two years.
DO NOT THROW SPENT BRAKE FLUID INTO THE ENVIRONMENT.
WARNING. As required by use and weather conditions, regularly clean the brake callipers using a jet of compressed air. Check the conditions of the pads friction material; when the thickness of the material is inferior to 1 mm, change it.
WARNING. Do not adjust the brake when discs are still hot

⚠ **DANGER**: After changing the callipers press again and again the brake level placed on the handlebar and the brake pedal in order to make the pads closed to the disk. Before using the vehicle be sure the brakes work perfectly.

7.10 TYRE PRESSURES

Check tyre pressure frequently and adjust as necessary. Always measure tyre pressure when the tyres are cold. Keep in mind that the tyre pressure can change depending on the track's conditions and on the rider's weight.

	FRONT	**REAR**
Minicross	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

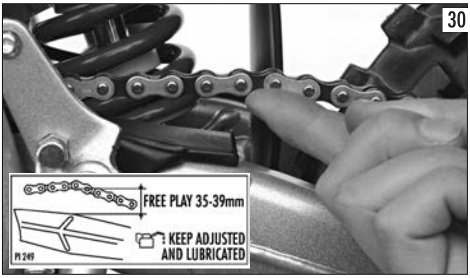
⚠ **WARNING**. Tyres pressure varies according to the weight of the rider, type of track and the temperature of both the atmosphere and asphalt.

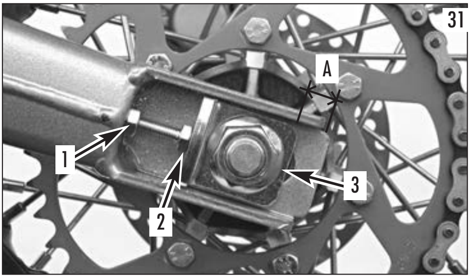
7.11 TRANSMISSION CHAIN

The final drive chain is an extremely important component and deserves special care and regular servicing.

⚠ **DANGER**. When working on the chain, take care not to jam your fingers between the chain and sprocket.

1- Check the chain tension with the motorcycle standing upright and with no pressure on the suspensions. Measure chain movement at the position shown in photo 30. Chain movement must be 35-39 mm. If necessary, proceed as follows to adjust the chain tension (photo 31).



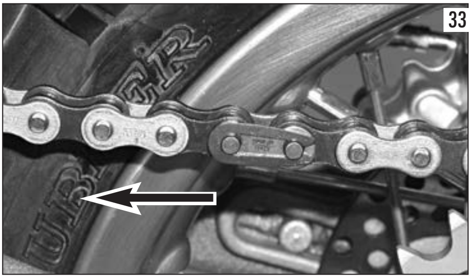


- Loosen the nut "3" on the rear wheel spindle.
- Loosen the lock nuts "1" and turn the adjuster "2" anti-clockwise to tighten or clockwise to slacken the chain. Make sure that the edges of the spindle plates are perpendicular to the swing arm and measure distance "A" between the swing arm and the plates. Make sure that distance "A" is the same on both sides.
- Tighten the rear spindle nut "3" (see schedule **9.1**) (photo 32).
- Measure the chain movement again and repeat the adjustment procedure if necessary.
- Gently turn the adjuster "2" to bring it into firm contact with the axle plates. Hold the adjusters firmly with a spanner and tighten the lock nut "1".

2- Whenever you check chain tension, also check the chain and the front and rear sprockets for wear or damage.


32

3- Always lubricate the chain after washing the motorcycle. Dirty chains can be cleaned with diesel fuel. A good quality chain lube spray reduces chain wear and improves the efficiency of the transmission.
4- If you need to remove or change the chain, remember to replace the clip on the split link with the closed end facing in the direction of travel (photo 33).


33

⚠ **DANGER**. Never fit a new chain to worn sprockets or vice-versa. Incorrect wheel alignment not only causes rapid chain and sprocket wear but also affects the handling and control of the motorcycle.
DANGER. Loose, worn or badly aligned chains can break or come off the sprockets. If this occurs the chain can jam the rear wheel and cause accidents with serious personal injury and damage to the motorcycle.

7.12 ADJUSTING THE REAR SHOCK

The shock is set up in the factory with standard adjust.
SERVICING:
1- Check the spring for damage or wear.
2- Bounce the rear of the motorcycle up and down and check that the rear suspension functions smoothly.
3- Check that the shock rod is perfectly straight and that there are no oil leaks around it.
4- Push the rear wheel sideways to check for play in the swinging arm bushings. Replace the bushings immediately any play is detected.

7.13 ADJUSTING THE FRONT FORK

The front fork is set up in the factory with standard adjust.
SERVICING:
1- Check that the fork seals are clean and free from oil, dust and dirt.
2- Check the legs for oil leaks. Replace damaged fork seals before using the motorcycle.
3- Before riding the vehicle, apply the front brake and bounce the front of the motorcycle up and down to check that the front fork is functioning smoothly.

7.14 FUEL

Only use car petrol with an octane rating of 96 to 100 or more. In case of pre-ignition (knocking) try a different brand of fuel or a higher octane rating. Fuel tank capacity is 3 litres.

7.15 FUEL FILTER

The fuel filter is incorporated in the fuel tap under the tank. As dirt builds up in the filter it gradually impedes the flow of fuel to the carburettor. For this reason the filter must be cleaned regularly.
SERVICING
1- Drain the fuel out of the tank into a clean petrol can.
2- Unscrew the two fixing screws and remove the fuel tap from the tank.
3- Wash the filter in water with neutral soap. Leave the filter dry, in the sun if possible.
4- Replace the fuel tap on the tank, making sure that the seal is correctly seated.

⚠ **DANGER**. Petrol is extremely inflammable and petrol vapour can explode easily. Only drain the tank in a well ventilated area and with the engine switched off. Refrain from smoking and avoid all naked flames or sparks while draining fuel or refuelling.

7.16 WASHING THE MOTORCYCLE

Cover the following parts to prevent water from entering before washing your motorcycle:
- the throttle control
- the brakes control
- the air intake and filter
- the exhaust hole.

Avoid directing jets of water directly on to the following parts:
- the wheel hubs
- the swinging arm pivot
- the steering head
- the brake callipers
- the spark plug hood.

On completion of washing, lubricate the above parts as necessary then start the engine and leave it run for a few minutes.

⚠ **WARNING**. Clean the vehicle when engine is cold.
WARNING. Never use solvents or alcohol to clean the plastic parts. Use only water and soap or the appropriate detergent.
WARNING. Make sure that the brakes are fully efficient before you start riding the motorcycle.

8. INSPECTIONS, CHECKING AND RACE PREPARATION

⚠ **WARNING**. THE SERVICING OPERATIONS DESCRIBED IN POINTS 8.1 AND 8.2 MUST BE DONE BY ADULT AND QUALIFIED PEOPLE ONLY

8.1 DAILY CHECKS: TO BE PERFORMED ALWAYS BEFORE RIDING THE MOTORCYCLE

- Engine oil: check for leaks; check oil level.
- Carburettor: check that the throttle cable operates smoothly and without sticking.
- Fuel filler cap: check for tightness.

- Air filter and filter box: check that filter and box are free from dust and dirt.
- Brakes: check that the brakes lines are not kinked or pinched and that the callipers are clean.
- Seat: check that the seat is correctly fitted and locked in place.
- Chain: check that the chain is free from caked mud and that it is well lubricated and correctly tensioned.
- Sprockets: check that the sprockets is free from dirt and stones.
- Handlebars: check that the handlebar clamp bolts are tight.
- Tyres: check the tyres pressure.
- Front fork: check functioning and cleanliness.
- Steering: check the steering head for play.

8.2 REGULAR CHECKS: TO BE PERFORMED BEFORE EACH RACE AND AFTER	INSPECTION - CLEANING - ADJUSTMENT			REPLACE-MENT FREQUENCY	MANUAL SECTION	DANGER (D) WARNING (W)
	AFTER 1 RACE 1 HOUR	AFTER 3 RACE 3 HOURS	AFTER 9 RACE 9 HOURS			
CHAIN	👁 🛢 ✋			6 hours	7.11	⚠ D (point 7.11)
SPROCKETS AND GEARS	👁 ✋			9 hours	7.11	⚠ D(point 7.11)+C
CHAIN SLIDE	👁 ✋					
CHAIN GUARD - CHAIN SLIDE	👁 ✋					
BRAKES	👁 ✋				7.9	⚠ W (point 7.9)
BRAKE CALIPER	👁 ✋				7.9	⚠ W (point 7.9)
BRAKE PADS	👁 ✋			6 hours	7.9	⚠ W (point 7.9)
THROTTLE CONTROL	👁 ✋				7.7	⚠ W (point 7.7)
THROTTLE CABLES	👁 ✋			18 hours	7.7	⚠ W(point 7.7)+C
AIR FILTER	✋ F			6 hours	7.2	⚠ W (point 7.2)
TYRE PRESSURE	👁 ✋				7.10	⚠ W (point 7.10)
WHEEL BEARINGS	👁 ✋			18 hours		⚠ C
SPOKES	👁 ✋					
ENGINE OIL	👁 🛢			3 hours	7.3	
STEERING HEAD ACTION	👁 ✋					⚠ C
STEERING HEAD BEARINGS	👁 ✋				7.13	⚠ C
FRONT FORKS	👁 ✋					⚠ C
REAR FORK	👁 ✋					
FUEL LINE	👁 ✋			18 hours		
FUEL FILTER					7.15	⚠ D (point 7.15)
VALVES PLAY	👁 ✋					
CARBURETTOR	👁 ✋					⚠ C
SPARK PLUG	👁 ✋			6 hours		
SPARK PLUG HOOD	👁 ✋			18 hours		
ELECTRICAL SYSTEM	👁 ✋					⚠ C
EXHAUST	✋			36 hours		⚠ C
SILENCER	✋			18 hours		
CYLINDER HEAD PISTON AND BARREL				36 hours		⚠ C
PISTON				18 hours		⚠ C
PISTON RING				18 hours		⚠ C
ENGINE CASING						⚠ C
CRANKSHAFT				36 hours		⚠ C
MAIN BEARINGS				18 hours		⚠ C
ALL ENGINE BEARINGS				18 hours		⚠ C
CLUTCH	👁 ✋			9 hours		
NUTS, BOLTS, FIXINGS	👁 ✋					

👁 : INSPECT/ADJUST

✋ : CLEAN

🛢 : LUBRICATE

✋ **F**: IN DUSTY RACE CONDITIONS, CLEAN THE AIR FILTER AFTER EVERY HEAT.

⚠ **D**: DANGER, NOTICE OF DANGEROUS SITUATION, AS EXPLAINED IN THE MANUAL

⚠ **W:** NOTICE OF WARNING, AS EXPLAINED IN THE MANUAL

⚠ **C:** CAUTION, THE REPLACING OPERATIONS MUST BE DONE BY QUALIFIED PEOPLE ONLY

STANDARD SPARK PLUG

Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC

EXHAUST AND INTAKE VALVE PLAY

0,15 MM. / 0,006 in

9 TECHNICAL SPECIFICATIONS	XP 4T CROSS	XP 4T Racing CROSS	XP 4T Racing 14"/12" Wheels CROSS	XP 4T MOTARD
Engine	single cylinder four stroke			
Cooling system	air			
Bore and stroke	52.4x49.5			
Displacement	107			
Compression ratio	9.6:1			
Carburettor	mikuni 22			
Ignition	electronic			
Fuel	unleaded fuel			
Spark plug	Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC			
Starting	kick-start			
Clutch	centrifugal clutch in oil bath			
Frame	steel			
Front brake	ø 200mm			
Rear brake	ø 150mm			
Front tyre	2.50x12"	2.50x12"	60/100-14"	90/90-10
Rear tyre	2.75x10"	2.75x10"	80/100-12"	90/90-10
Transmission	4 gears			
Front suspension	hydraulic fork ø 33			
Rear suspension	hydraulic monoshock			
Fuel tank capacity	3 litres			
Empty weight	60 kgs		62,7 kgs	60 kgs
Seat height	725 mm		775mm	725mm
Wheelbase	1061 mm		1113mm	1061mm

9.1 TIGHTENING TORQUE VALUES FOR FRAME AND CHASSIS

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	locking compound
Front wheel spindle	M12	50	5	37	
Front wheel spindle locking bolt	M8	20	2	14,8	
Handlebar fixing screws	M8	20	2	14,8	
Rear wheel spindle		60	6	44,40	
Engine/swinging arm bolt	M14	50	5	37	
Front engine mounting bolt	M12	25	2,5	18,5	
Top and bottom fork plates	M8	20	2	14,8	
Brake disk bolts	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
Steering head nut	M20	80	8	59,2	
Steering head adjustment ring nut		6	0,6	4,44	

TIGHTENING TORQUE VALUES FOR ENGINE N.m/Lfb.ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	locking compound
Cylinder head nuts	M6	10	1	7,40	
Crankshaft nut, clutch side	M12	60	6	44,4	LOCTITE 270
Crankshaft nut, ignition side	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
Driven shaft nut		18	1,8	13,32	
Spark plug		10	1	7,40	

The torque values listed in the tables above cover the most important nuts and bolts on the motorcycle.
Apply the following standard tightening torque values to all nuts and bolts not listed above.

STANDARD TIGHTENING TORQUE VALUES

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
5 mm nuts and bolts	6	0,6	4,44
6 mm nuts and bolts	10	1	7,40
8 mm nuts and bolts	25	2,5	18,50
10 mm nuts and bolts	45	4,5	33,30
12 mm nuts and bolts	55	5,5	40,70

10. SPARE PARTS
Always use genuine POLINI MOTORI parts

⚠ **DANGER.** The use of no genuine parts could jeopardise the working of the minicross/minimotard and the safety of the rider.

11. GARAGING
If you will not use the minicross/minimotard for a long period, it is important to follow some suggestions before garaging it:
- empty the petrol tank detaching the petrol hose from the tap. Keep a container for inflammable fluids, open the tap and leave the petrol draining.

⚠ **WARNING.** Refrain from smoking and avoid all naked flames or sparks where petrol is being drained.

12. TRAINING AND INFORMATION
For a right usage of this minicross/minimotard it is necessary to read this manual carefully and follow all the indications. You have to give particular attention to the parts underlined with the symbols **DANGER** and **WARNING**. Before riding this motorcycle people under 14 must always be instructed about the risks coming from an illegitimate use of the minicross/ minimotard and informed about the use of protection equipments that must be always used, helmet and protective clothes as better described in section **6**. SAFE DRIVING: CONDITIONS OF USE OF THE MINICROSS/MINIMOTARD We do not recommend the use of the minicross/minimotard to children not able to ride a bicycle. Anyway it is important that a qualified person teaches the young rider the knowledge of driving. For example people under 14 must be advised about the dangers coming from the parts in movement or the hot parts of the minicross/minimotard. Furthermore for people under 14 it is forbidden to make maintenance operations shown in section **7**.

FRANÇAIS

INDEX

INTRODUCTION

CETTE NOTICE INDIQUE, MEME PLUS D'UNE FOIS, LES EVENEMENTS DANGEREUX AUXQUELS IL FAUT PRETER ATTENTION ET LES AVERTISSEMENTS A SUIVRE POUR UN ENTRETIEN CORRECT DE LA MINICROSS/ MINIMOTARD. EN CE QUI CONCERNE LA MAINTENANCE DU MOTEUR ON NE VOUS DONNE PAS D'INDICATIONS SPECIFIQUES PARCE QU'ELLES DOIVENT ETRE SUIVIES PAR DES CONCESSIONAIRES SPECIALISES.

Nous vous prions de lire attentivement cette notice d'utilisation et d'entretien avant de vous mettre au guidon de votre véhicule car elle contient des informations qui vous aideront à éviter à vous-mêmes, à d'autres personnes ou aux choses qui vous entourent de regrettables accidents (ruptures, lésions personnelles graves et même accidents mortels). Seules une mise au point parfaite et une connaissance totale de votre véhicule, avant de vous mettre en selle, pourront vous assurer sécurité et tranquillité, et vous permettre de conduire votre moto tout terrain en jouissant à fond de ses performances.

AVERTISSEMENT IMPORTANT

CE VEHICULE A ÉTÉ DESSINÉ ET FABRIQUÉ UNIQUEMENT POUR LES COMPETITIONS. IL EST INTERDIT DE L'UTILISER SUR VOIE PUBLIQUE. LES LOIS EN VIGUEUR PERMETTENT L'UTILISATION DE CE VEHICULE SEULEMENT QUE LORS DE COMPETITIONS ORGANISEES OU EVENEMENTS SPORTIFS SUR PISTE FERMEES ET PRIVEES ET SOUS LES AUSPICES DES ORGANISMES POUR L'ASSISTANCE (AMBULANCE,POMPIERS,POLICE,ETC.)

INTERDITION DE TRANSPORT DE PERSONNE ET/OU CHOSES

PILOTE SEUL, SANS PASSAGER. Ce véhicule a été conçu pour n'être utilisé que par le pilote.

A BIEN SE RAPPELER. L'utilisation de ce véhicule aux moins de 18 ans doit toujours avenir sous l'auspice de personnes adultes et compétentes.

LIRE ATTENTIVEMENT CETTE NOTICE.

Dans cette notice on signale des situations particulières référées aux dangers, événements et situations de danger qui peuvent être causés par l'usage et la maintenance de la minicross/ minimotard: selon le point 3 de la Norme UNI EN 1050 : 1998 ils sont ici définis:
DOMMAGE: lésion physique et/ou dommage à la santé ou aux biens.
DANGER: événement qui peut provoquer de dommages

Avant chaque utilisation de la minicross/minimotard ou opération de maintenance sur la moto, s'assurer d'avoir bien compris ce qu'il est indiqué par cette notice, en faisant attention aux phases indiquées par le symbole de ⚠ **DANGER** ou **ATTENTION**.

IMPORTANT. Cette notice doit être considérée comme partie intégrante de la minicross/minimotard et doit toujours l'accompagner en cas de revente.

AU NOUVEAU PROPRIETAIRE. Quand vous choisissez une minicross/minimotard Polini comme nouvelle moto, vous entrez à faire partie d'une famille bien distincte de propriétaires et de pilotes de motos.

⚠ **ATTENTION**. La minicross/minimotard Polini est une moto de course à hautes performances qui utilise toutes les dernières trouvailles de la technologie pour moto cross. Cette minicross/minimotard ne doit être utilisée qu'en compétition et uniquement par des coureurs experts.

Ce nouveau modèle a été conçu en vue de devenir le plus performant possible. Le motocross est de toute façon un sport physique qui ne demande pas seulement une bonne moto. Pour obtenir de bons résultats, il faut que le pilote soit habile et en parfaites conditions physiques. Pour atteindre les meilleures performances possibles, il devra s'entraîner sérieusement et fréquemment pour préparer son physique. Le but de cette notice est de vous aider à tirer un maximum de satisfaction de votre minicross/minimotard Polini, satisfaction obtenue à travers les performances de la moto même et les succès remportés au cours des compétitions.

ACCESSOIRES DE PROTECTION ET PRESCRIPTIONS DE SECURITE

1- La plupart des décès par accidents de moto sont dus à des blessures à la tête. Portez **TOUJOURS un casque HOMOLOGUE'**. Portez également genouillère et coudière (certifiés selon la norme **EN 1621-1 / 1997**). Utilisez des vêtements de protection, des chaussures fermés et appropriées et avec semelle résistante aux abrasions.
2- Le système d'échappement devient extrêmement chaud durant l'usage et reste encore ainsi pendant un certain temps. Ne touchez jamais les parties chaudes de l'échappement. Portez un pantalon qui couvre entièrement vos jambes.
3- Ne portez pas de vêtements larges pouvant se prendre dans les commandes, dans les repose-pied, dans la chaîne de transmission ou dans les roues.
4- Respectez la nature.

⚠ **ATTENTION. TOUTE MODIFICATION APPORTÉE A LA MINICROSS/MINIMOTARD, TOUTE ELIMINATION DE PIECES D'ORIGINE POURRONT PRIVER CE VEHICULE DE SA SECURITÉ OU RENDRE SON USAGE ILLEGAL. RESPECTEZ TOUTES LES REGLEMENTATIONS NATIONALES ET LOCALES.**

CETTE MOTO A ÉTÉ CONÇUE POUR UN PILOTE PESANT MOINS DE:
- 100 Kg POUR LE MODELE MINICROSS
- 100 Kg POUR LE MODELE MINIMOTARD

Pensant à votre sécurité, Polini Motori vous recommande de toujours chercher ce qu'il y a de mieux pour votre moto et d'exiger exclusivement des pièces de rechange d'origine Polini Motori. Pour connaître la véritable identité de votre véhicule, notez dès maintenant ci-dessous ses généralités:

MODELE: ....
CYLINDREE: ....
PNEUS: Avant .... Arrière ....
NUMERO DE CHASSIS: ....
CODE: .... POIDS: ....

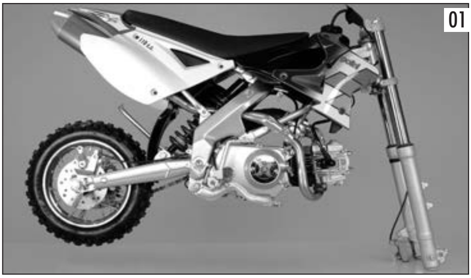
EMPLACEMENT CODE D'IDENTIFICATION DU VEHICULE
Le numéro d'identification du véhicule est estampillé dans la partie avant du châssis sur le côté droit de la colonne de direction.



1. INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE AVANT DE LA MISE EN PISTE
La moto qui se présentera à vous quand vous ouvrirez l'emballage n'est pas prête à l'usage mais partiellement démontée pour des exigences de transport. Au moment du déballage, on devra effectuer une série d'opérations de montage et de contrôle, en suivant nos instructions, afin que le produit trouve sa juste conformation et soit prêt à l'usage. Pour faciliter le montage, nous vous conseillons de procéder de la sorte:

1- Retirez la moto de l'emballage (photo 1).

01



2- Contrôlez les pièces nécessaires au montage du véhicule se trouvant dans la boîte:

- Minicross/minimotard Polini	N. 1
- Rondelle 6X18X1(UNI 6593)	N. 4
- Bride en plastique	N. 1
- Ressort pour repose-pied	N. 2
- Vis TCEI M8X20 (UNI 5931)	N. 6
- Vis TCEI M8X40 (UNI 5931)	N. 2
- Vis TB M6X16 (ISO 7380)	N. 4
- Vis M8X18 (pour guidon) (ISO 7380)	N. 1
- Repose-pied droit/ gauche	N. 2
- Axe roue avant	N. 1
- Ecrou auto-bloquant M8 (UNI 7473)	N. 4
- Vis TCEI M8X30 (UNI 6593)	N. 4
- Pontet guidon	N. 2
- Guidon avec protections anti-chocs	N. 1
- Roue avant avec disque	N. 1
- Garde-boue avant	N. 1
- Pedale transmission	N. 1
- Support pour repose-pied	N. 1
- Plaquette du numéro	N. 1
- Ecrou M5	N. 2
- Vis M5X10	N. 2
- Vis M5X30	N. 1
- gaine de frein	N. 1
- Bequille	N. 1
- Ressort pour bequille	N. 1
- Notice pour l'utilisation et l'entretien	N. 1
- Certifié de conformité CE	N. 1

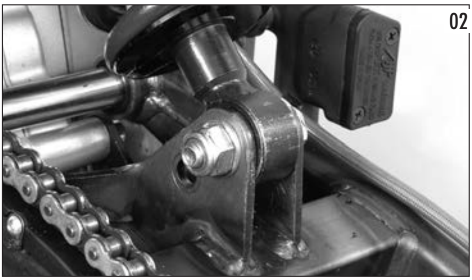
Pour le modèle minimotard, les pièces présents sont les suivants:

- Rondelle 6X13X1,5	N. 2
- Vis M6X20 TCEI	N. 2
- Vis M8X65 TCEI	N. 4
- Couvre repose-pied supérieur droite/gauche	N. 2
- Couvre repose-pied inférieur droite/gauche	N. 2
- Vis M5X20 TPSEI	N. 2
- Boule latérale Ø35	N. 2
- Douille pour boule Ø35	N. 2
- Entretoise guidon	N.2

3- Commencez par le montage de l'amortisseur arrière, en utilisant la vis à tête à six pans M10x40, et les deux rondelles avec écrou M10, en plaçant une rondelle du côté de l'écrou et l'autre du côté de la vis; vous trouverez ces pièces déjà montées dans leurs logements respectifs sur la fourche (photo 2) (voir tableau **9.1**).

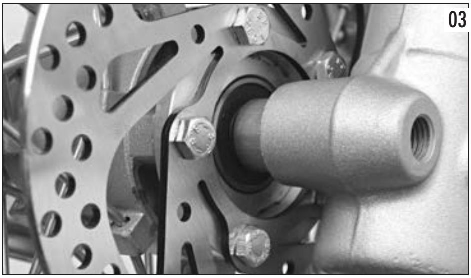
4- Elargissez les plaquettes du frein de la pince avant à l'aide d'une clef anglaise.

02



⚠ **DANGER**. Après le montage des pinces, pressez plusieurs fois, le levier du frein au guidon et la pédale du frein pour permettre le rapprochement des plaquettes au disque. Avant d'utiliser le véhicule, assurez-vous du parfait fonctionnement du système de freinage.

5- Procédez au montage de la roue avant à l'aide de l'axe spécialement prévu à cet effet (photo 3).
6- Enfilez l'axe de la roue et serrez à l'aide d'une clé dynamométrique (voir tableau **9.1**) (photo 4).
7- Serrez le boulon de fixation de l'axe à l'aide de la clé dynamométrique (voir tableau **9.1**) (photo 5).


03


04

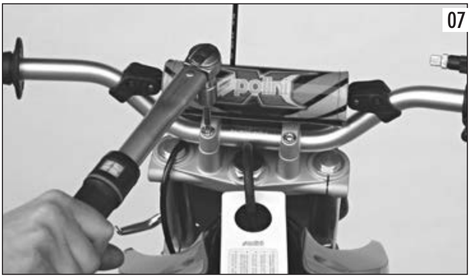

05

8- Procédez au gonflage du pneu avant - arrière (voir paragraphe **7.10**).

	AVANT	ARRIERE
Minicross	1,3 BAR – 18,9 PSI	1,3 BAR – 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR – 21,8 PSI	1,8 BAR – 26,1 PSI

9- Montez le garde-boue à l'aide des 4 vis spéciales et des rondelles fournies TB M6X16 (photo 6). Montez le tableau porte numéro en faisant passer le câble du frein dans la guide spéciale.
10- Coupez la bride d'emballage de la pompe du frein avant. Montez maintenant le guidon en le fixant à la fourche à l'aide de deux pontets prévus à cet effet et des quatre vis à tête cylindrique à 6 pans creux M8x30 (voir tableau **9.1**) (photo 7).


06


07

11- Démontez la commande du gaz, introduisez le fil comme l'indique la photo 8 et refermez le couvercle (voir paragraphe **7.7**).
12- Positionnez le levier du frein avant en fixant le pontet à l'aide des vis spéciales (photo 9). (voir paragraphe **7.9**).


08


09

13- Montez le bouton de masse et fixez-le à l'aide d'une bride sur le guidon (photo 10).
14- Positionnez le levier de l'embrayage et réglez à l'aide de la rosette la course du levier comme Vous préférez (photo 11) (voir

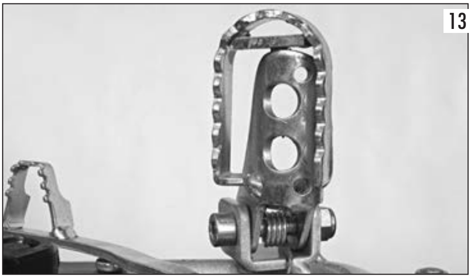
paragraphe **7.8**).


10


11

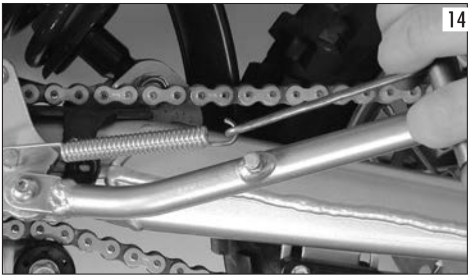
15- Montez le support pour le repose-pieds sur le moteur avec les quatre vis M8X20. Fixez-le ensuite sur le châssis avec deux vis M8X20 et avec deux écrous autobloquants (photo 12).
16- Montez les repose-pieds comme montré en photo 13, avec vis M8X40 et écrous autobloquants.


12

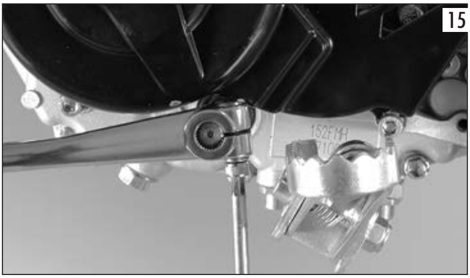

13

17- Montez le béquille en utilisant le vis M8X18 pour le fixer et le ressort prévu a cet effet (photo 14).

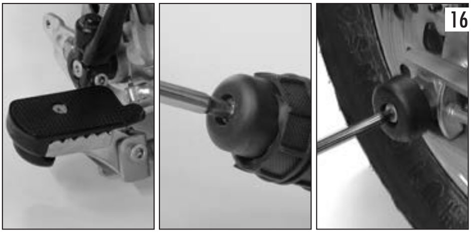
⚠ **DANGER**. On vous conseille de démonter le béquille dans les compétitions parce qu'il pourrait être dangereux et contondant.


14

18- Positionnez le levier du changement de vitesse (photo 15).


15

19- Faire le plein de carburant (voir paragraphe **7.14**).
20- Contrôlez le niveau d'huile du moteur (voir paragraphe **7.3**).
21- Seulement pour minimotard montez: les pare-repose-pieds; les pare-guidon; les pare-fourches prévues à cet effet sur l'axe de la rue arrière (photo 16).


16

A BIEN SE RAPPELER. Il est essentiel de procéder à un entretien régulier et au contrôle du véhicule avant l'usage. S'il est nécessaire d'entreprendre une intervention de maintenance ou si des réparations s'imposent, adressez-vous à votre revendeur POLINI MOTORI.
Suite au développement constant de ces véhicules et aux différentes mises à jour techniques en phase de conception, on pourrait relever dans certains cas quelques discordances entre le véhicule effectif, les illustrations et le texte de cette notice. Les pièces d'origine que POLINI MOTORI fournit comme pièces de rechange sont dans le même matériau que celles de votre minicross/minimotard et elles ont subi le même cycle de fabrication. Pour votre véhicule, ce sont là des garanties de longue durée de vie et de fonctionnement optimal.
Nous vous recommandons de toujours exiger des pièces de rechange d'origine **POLINI MOTORI**.

2. TRANSPORT DU VEHICULE.

Pour un correct et sur transport du véhicule du lieu du remisage à la piste il faut:

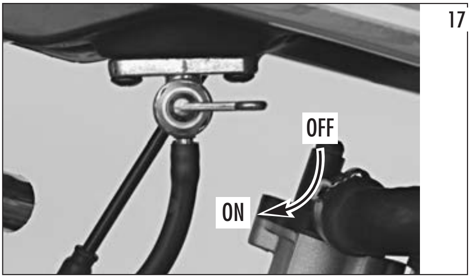
- S'assurer que le réservoir soit vide pour éviter des pertes;
- Positionner la minicross/minimotard sur un plan horizontal du véhicule que va effectuer le transport;
- Positionner la minicross/minimotard sur la béquille en la fixant avec des courroies ou cordes et s'assurer que pendant le transport elle reste toujours en position verticale.

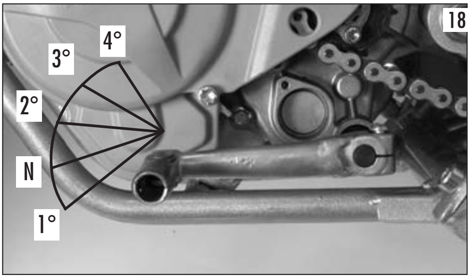
⚠ **ATTENTION**. N'effectuer jamais le transport de la moto avec le réservoir de l'essence plein ou avec les parties d'échappement ou du moteur chaudes.

3. OPERATIONS A SUIVRE AVANT LA MISE EN PISTE DE LA MINICROSS/MINIMOTARD

⚠ **ATTENTION**. Les opérations indiquées dans ce paragraphe doivent être suivies par personne avec plus que 14 ans et toujours sous l'auspice de personne adulte et compétente.

1- Ouvrez le robinet d’essence placé sous le réservoir en position ’’ON’’ (photo 17).
2- Avant du démarrage contrôlez que le moteur soit au point mort (photo 18, vitesse N).

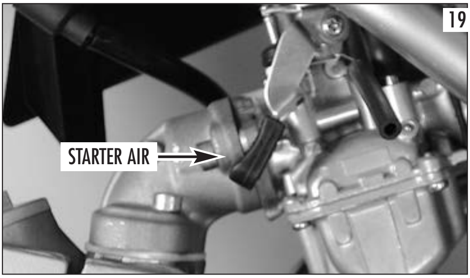




3- Si le moteur est froid, facilitez l’allumage en soulevant la poussette du starter placé sur le carburateur (photo 19).

⚠ **ATTENTION**. Quand le moteur est chaud, rabaissez le starter en faisan attention à éviter tout contact avec le moteur.

4- Bloquer la rue arrière à l’aide de la commande du frein.



⚠ **DANGER**. La rue arrière continuera à tourner si elle n'est pas en contact avec le sol ou si elle n'est pas bloquée par le frein. Tout contact accidentel avec cette roue qui tourne peut provoquer de graves lésions aux personnes.

5- En maintenant la manette du gaz au minimum, mettez le câble d'allumage par friction en traction et tirez sur la poignée de démarrage en exerçant une force constante.
6- Mettez le levier de la pédale de démarrage vers le carter moteur en position de marche. Portez le moteur à la température d'exercice normale en le tenant pendant quelques minutes au ralenti.

⚠ **ATTENTION**. Evitez d'ouvrir ou de fermer brusquement l'accélérateur car la moto bondirait en avant et vous risqueriez de perdre le contrôle de votre véhicule.
ATTENTION. Il est obligatoire de contrôler si le moteur s'arrête bien par l'intermédiaire du bouton rouge de masse placé sur le guidon avant de vous mettre en selle.

4. RODAGE DU VEHICULE

⚠ **ATTENTION**. Les opérations indiquées pour le rodage doivent être suivies par personne avec plus que 14 ans et toujours sous l'auspice de personne adulte et compétente.

1- Pour optimiser l'ajustement du moteur et de la transmission au premier usage et afin de préserver dès le début la fiabilité de votre moto, il est indispensable que vous procédiez à un rodage de courte durée.

⚠ **ATTENTION**. La première fois que vous conduirez votre véhicule, pour effectuer un rodage complet, nous recommandons de rouler pendant deux heures à bas régime. Prenez les précautions indiquées ci-dessous:

2- Une fois le moteur allumé, faites-le tourner au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne la température d'exercice normale.
3- En phase de rodage, roulez toujours à une vitesse constante. N'ACCELEREZ JAMAIS BRUSQUEMENT.
4- Même si vous roulez en bas régime, essayez d'éviter des parcours trop longs et trop durs; cela pourrait provoquer une excessive surchauffe du moteur.
5- Quand vous aurez terminé le rodage de votre véhicule en prenant toutes les précautions voulues, nous vous conseillons de vous adresser à un revendeur Polini Motori pour une assistance après

rodage, comme par exemple le retrait du groupe thermique et le contrôle de l'état d'usure de la bougie, de la culasse, du piston, du cylindre. Nous vous recommandons en outre de faire changer la bougie et vidanger l'huile du moteur.

⚠ **DANGER**. Après le rodage il est important de contrôler le serrage des écrous de la culasse. Souvent après le rodage ils peuvent se desserrer (voir tableau **9.1**) .

5. COUPURE DU MOTEUR

Pour arrêter la minicross/minimotard il suffit d'appuyer le bouton de masse placé sur le guidon (photo 10).

6. CONDUITE FIABLE: USAGE DE LA MINICROSS/ MINIMOTARD

⚠ **ATTENTION**. L'USAGE DE LA MINICROSS/MINIMOTARD EN CASE DE PILOTE AVEC MOINS QUE 18 ANS DOIT TOUJOURS S'EFFECTUER SOUS L'AUSPICE DE PERSONNE ADULTE.
ATTENTION. L'USAGE DE LA MINICROSS/MINIMOTARD EN CAS OU LE PILOTE AURAIS MOINS QUE 14 ANS DOIT TOUJOURS S'EFFECTUER EN PRESENCE D'UNE PERSONNE ADULTE QUI LE GUIDERA SUR UNE CORRECTE UTILISATION DU VEHICULE ET DES DISPOSITIFS DE PROTECTION COMME INDIQUE PAR LA PRESENTE NOTICE.

La conduite d'une minicross/minimotard POLINI nécessite de mesures spéciales pour la sauvegarde de l'intégrité du conducteur. Avant d'utiliser votre minicross/minimotard, on vous rappelle les points suivants:

1- Beaucoup d'accidents sont dus à l'inexpérience du pilote.
2- Conduisez toujours avec les deux mains sur le guidon.
3- Portez de vêtements de protection adaptes :
   - Portez toujours un casque INTEGRALE;
   - Munissez-vous de gants, genouillères et coudière conformes à la Norme **EN 1621-1 / 1997**;
   - Portez de vêtements de protection;
   - Utilisez chaussures closes et adaptes aux conditions de vie.
4- L'usage de la minicross/minimotard doit se passer seulement sur piste ou circuits privés. Il est interdit sur la voie publique.
5- La minicross/minimotard n'est pas pourvue d'un système d'éclairage autonome, son usage doit avenir donc en conditions de bonne visibilité,dans endroits privés et bien illuminées (même avec illumination artificielle).
6- La minicross/minimotard n'a pas été projetée pour usage en conditions climatiques malheureuses comme par exemple pluie, grêle, vent fort, neige et chaussée glissante.
7- Il est interdit d'utiliser la minicross/minimotard en état d'ébriété, sous les effets de stupéfiants ou en cas de non complète lucidité d'esprit.
8- Il est interdit d'utiliser la moto à pilotes d'un poids supérieur à: 100 Kg. pour le modèle minicross et 100 Kg pour le modèle minimotard.
9- La minicross/minimotard a été conçu pour n'être utilisé que par le pilote.

IL EST INTERDIT D'UTILISER LA MINICROSS/MINIMOTARD SANS AVOIR LU ATTENTIVEMENT LA NOTICE D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN.

7. MAINTENANCE, INTERVENTIONS D'ENTRETIEN ET REGLAGES

AVERTISSEMENT. LES OPERATIONS DE MAINTENANCE DOIVENT ETRE EFFECTUEES EXCLUSIVEMENT PAR PERSONNE ADULTES ET COMPETENTES. AU CAS OU LES OPERATIONS INDIQUEES DANS LES SUIVANTS POINTS DE LA NOTICE NE SONT PAS CLAIRES OU SI UNE INTERVENTION EXTRAORDINAIRE S'IMPOSE, ON CONSEILLE DE CONSULTER DES REVENDEURS OU CONCESSIONAIRES POLINI MOTORI QUI REPLACERONT LES PIECES DETERIORES EN UTILISANT EXCLUSIVEMENT DES PIECES DE RECHANGE D'ORIGINE. SUIVRE ATTENTIVEMENT LES INDICATIONS DE LA NOTICE.

On entend par opérations d'entretien et interventions nécessaires à une mise au point optimale du véhicule, les contrôles journaliers avant la mise en marche du véhicule. La fréquence des opérations d'entretien et le type d'intervention sont indiqués dans les tableaux **8.1** et **8.2**.

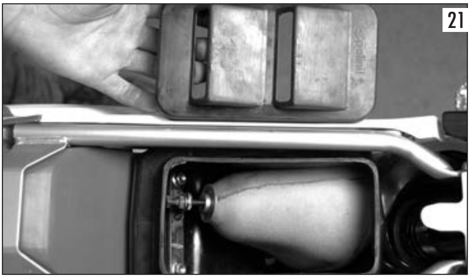
7.1 RETRAIT ET REMONTAGE DE LA SELLE

Dévisser la vis, soulevez légèrement la selle et enlevez-la en tirant dans la direction du garde-boue arrière (photo 20). Pour remonter la selle, enfilez le crochet avant de cette dernière dans la vis placée sur le réservoir d'essence. Encastrez bien la selle dans son logement sur le châssis. Une fois positionnée correctement, fixez-la en serrant la vis.


20

7.2 RETRAIT ET NETTOYAGE DU FILTRE A AIR

L'une des causes du bas rendement d'un moteur peut être attribuée aux mauvaises conditions du filtre à air.
Pour le nettoyer, procédez de la façon suivante:
- Enlevez la selle (voir paragraphe **7.1**).
- Retirez le couvercle de la boîte filtre (photo 21).
- Sortez le filtre à air et lavez-le à l'eau chaude et au savon neutre (photo 22).
- Après l'avoir rincé et essoré, imprégnez-le d'huile pour filtres.


21

22

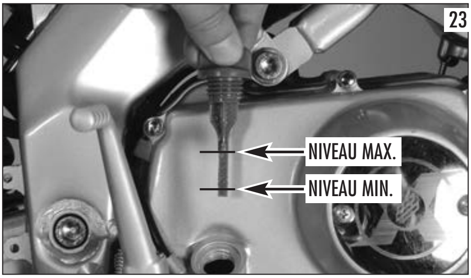

⚠ **ATTENTION**. Si le filtre présente une forte concentration de poussière, en plus des impuretés, remplacez-le immédiatement par un filtre neuf.

ATTENTION. Un filtre d'air sale peut fatiguer le moteur et causer une baisse de performances. Un filtre abîmé peut au contraire permettre l'entrée de nombreuses particules de poussière dans le moteur, ce qui accélère la détérioration normale des logements et du cylindre.

7.3 CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DU MOTEUR

Mettez le véhicule en position de marche.

- Enlevez le bouchon du niveau d'huile placé sur le carter latéral (photo 23).
- Vérifiez si le niveau de l'huile est compris entre le niveau maximum (MAX) et le minimum (MIN). Il ne doit jamais être au dessus du niveau minimum ; le rejointoiement de l'huile du niveau minimum au maximum est de 50 g.

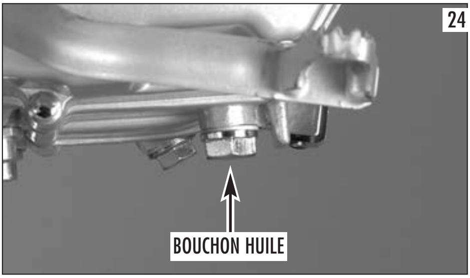
23


7.4 CHANGEMENT HUILE DE LA TRANSMISSION

⚠ **DANGER**. Dévisser le bouchon de l'huile quand le moteur est chaud peut provoquer de graves brûlures aux personnes. Dévissez-le seulement après avoir bien vérifié que le moteur est froid.

Mettez la moto en position de marche.

- Enlevez le bouchon du niveau d'huile placé dans le bas du carter (photo 24) et laissez couler l'huile.
- Ne déversez jamais l'huile de vidange n'importe où, mais utilisez les containers réservés à la récupération des huiles usées.
- Revissez le bouchon de vidange. Verser dans le réservoir 600 grammes d'huile pour moteur type SAE 20W50. Utiliser uniquement huile moteur hautement détergent avec classification de service API SF ou SG.

24


7.5 REGLAGE DU RALENTI

Le réglage du ralenti doit être effectué quand le moteur est chaud. Laissez tourner le moteur en vitesse N, la manette du gaz fermée; tournez dans un sens ou dans l'autre la vis qui se trouve sur la droite du carburateur jusqu'à ce que le nombre de tours du moteur soit le plus bas possible, tout en restant constant (photo 25).

⚠ **DANGER**. La rue arrière continuera à tourner si elle n'est pas en contact avec le sol ou si elle n'est pas bloquée par le frein. Tout contact accidentel avec cette roue qui tourne peut provoquer de graves lésions aux personnes.

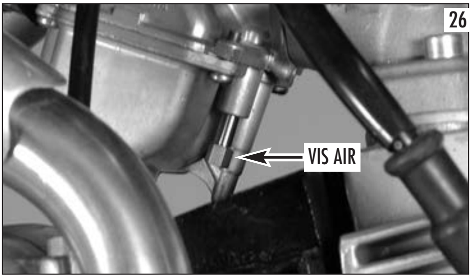
25


7.6 REGLAGE DE LA VIS DE L'AIR

Pour obtenir meilleures performances hors du ralenti.

- Si le moteur a difficultés en sortant des virages (mélange riche), dévissez la vis de l'air.
- Si le moteur s'emballe en sortant des virages (mélange pauvre), vissez la vis de l'air (photo 26).

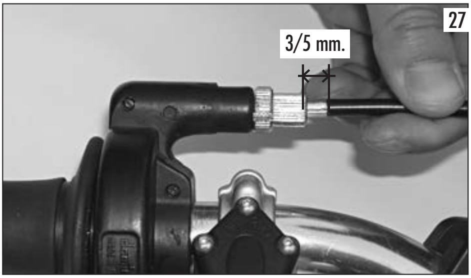
⚠ **ATTENTION**. La vis de réglage se trouve très proche au groupe cylindre-piston. Faites attention a ne pas Vous brûler pendant le réglage.

26


7.7 COMMANDE DE L'ACCELERATEUR

Contrôlez si la manette de la commande du gaz fonctionne bien et si le câble de la commande du gaz a bien un jeu de 3–5 mm. Si le jeu est supérieur, mettez au point la vis qui se trouve sur le carburateur ou sur la commande du gaz (photo 27).

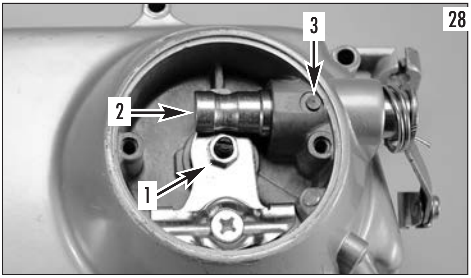
⚠ **ATTENTION**.Un manque de contrôles journaliers et d'opérations de maintenance peut provoquer de sérieux dommages au véhicule ou des accidents graves.



27

7.8 REGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Si le réglage du levier de l'embrayage (photo 11) ne satisfait pas complètement Votre position de guide, Vous pouvez l'améliorer encore en agissant sur la vis de réglage "1" (photo 28) placée dessus du couvercle du carter de l'embrayage.



28

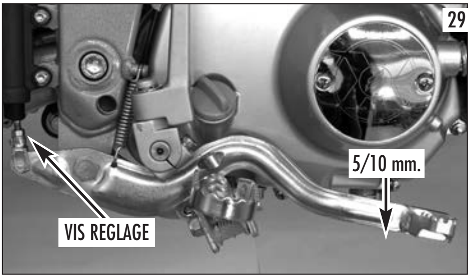
⚠ **ATTENTION**. Graissez fréquemment l'arbre de commande de l'embrayage "2" au fin d'éviter qu'il puisse gripper. Enlevez le couvercle du carter de l'embrayage et son joint, démontez l'arbre en enlevant le goujon d'arrêt "3" et graissez abondamment.

7.9 SYSTEME DE FREINAGE A COMMANDE HIDRAULIQUE ET PLAQUETTES FREIN

Ce modèle possède un frein à disque hydraulique avant et un arrière. Quand les plaquettes sont usagées, le niveau du liquide des freins se baisse. Pour cette raison contrôlez toujours bien le niveau du liquide des freins et l'usure des plaquettes.

⚠ **ATTENTION**. Quand vous ajoutez le liquide pour les freins, assurez-vous bien que le réservoir soit horizontal avant d'enlever le bouchon pour éviter de pertes de liquide.
ATTENTION. Un flexible de frein mal placé ou en contact avec les parties en mouvement peut annuler l'action freinante et causer de graves accidents. Le circuit de freinage a besoin d'un certain temps pour s'ajuster et donner le maximum de son efficacité. Avant de décider si le système est parfaitement efficace, il est bon d'effectuer au moins une centaine de coups de freins, en opérant avec prudence, et procéder ensuite à un autre réglage de mise au point et à un contrôle du serrage des vis.

Pour régler la course de la pédale du frein arrière, desserrer la vis du piston qui se trouve sur la pompe du frein et, une fois que vous avez trouvé le réglage qui convient le mieux au pilote, serrer le contre-écrou placé sur le même filet de l'axe (photo 29). Contrôler aussi l'état d'usure des plaquettes et si son épaisseur est inférieure à 1 mm, pourvoir au remplacement. Assurez-vous qu'il n'y ait pas de pertes de liquide et contrôlez si les tuyaux et les joints présentent des signes de détérioration ou crevasses.



29

⚠ **DANGER**. N'utilisez que de l'huile pour systèmes de freinage hydrauliques DOT 4 prélevée dans des confections intactes.

⚠ **ATTENTION**. Le liquide utilisé dans le circuit de freinage, endommage les parties vernies ou peintes et est très dangereux s'il entre en contact avec les yeux ou avec la peau. En cas d'accident, consulter un médecin. Il est bon de changer l'huile du circuit de freinage tous les deux ans. DEBARRASSEZ-VOUS DE L'HUILE DE VIDANGE DANS LES CONTAINERS RESERVES A LA RECUPERATION DES HUILES USEES.

⚠ **ATTENTION**. Périodiquement, en fonction de l'usage, du parcours et des conditions atmosphériques, vous devrez nettoyer la pince avec un jet à air comprimé. Contrôler aussi l'état d'usure des plaquettes et si son épaisseur est inférieure à 1 mm, pourvoir au remplacement.
ATTENTION. N'effectuer jamais le réglage des freins quand les disques sont encore chauds.

⚠ **DANGER**. Après le remplacement des pinces presser le levier du frein au guidon et la pédale du frein pour permettre le rapprochement des plaquettes au disque. Avant d'utiliser le vehicule, assurez-vous bien du parfait fonctionnement du système de freinage.

7.10 PRESSION DES PNEUS

Contrôlez fréquemment la pression des pneus et réglez si nécessaire. Il faut toujours mesurer la pression de gonflage quand les pneus sont froids. Rappelez que la pression des pneus peut changer selon les conditions de la piste et le poids du pilote.

	AVANT	**ARRIERE**
Minicross	1,3 BAR – 18,9 PSI	1,3 BAR – 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR – 21,8 PSI	1,8 BAR – 26,1 PSI

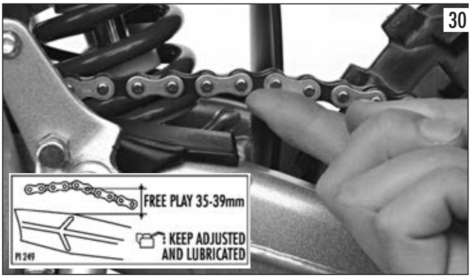
⚠ **ATTENTION**. La pression optimale des pneus varie selon le poids du pilote, de la température atmosphérique et du type de fond sur lequel on conduit.

7.11 CHAINE DE TRANSMISSION

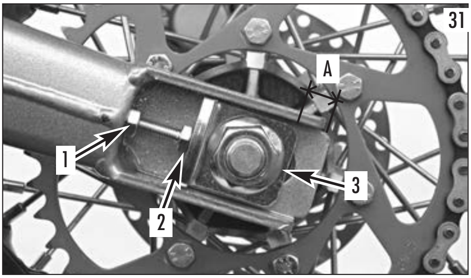
La chaîne pour moto est un organe tellement important qu'il mérite un soin et un entretien particuliers:

⚠ **DANGER**. Ne mettez jamais vos doigts entre la chaîne et la couronne.

1- Contrôlez la tension de la chaîne. La moto doit être en position verticale et ne subir aucune pression. Contrôlez la tension dans la position illustrée sur la photo 30. Vérifiez si la distance de 35/39 mm indiquée sur la photo est bien respectée, sinon procédez comme suit au réglage de la chaîne (photo 31).



30



31

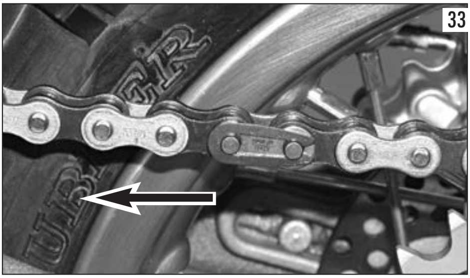
- Desserrez l'écrou de l'essieu arrière "3"
- Desserrez les contre-écrous "1" et tourner le boulon de réglage "2" dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour diminuer le jeu ou dans le sens des aiguilles d'une montre pour l'augmenter. Alignez les bords arrière des plaques de l'essieu et contrôlez sur les deux côtés de la fourche la distance "A" qui sépare la fourche de la plaque.
- Serrez l'écrou de l'essieu arrière "3" (voir tableau **9.1**) (photo 32):
- Contrôlez de nouveau le jeu de la chaîne et réglez si nécessaire.
- Desserrez légèrement le boulon de réglage "2" dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il ne touche plus la plaque de l'essieu. Serrez ensuite les contre-écrou "1" en immobilisant le boulon de réglage à l'aide d'une clé.

2- Vérifier à chaque réglage l'état d'usure de la couronne et du pignon.

3- La chaîne doit toujours être graissée, même après le lavage de la moto. Pour enlever les impuretés, utilisez du gasoil et pour le graissage on conseille un lubrifiant en bombe aérosol qui permettra de réduire considérablement l'usure et d'améliorer les performances de la transmission.

4- Si pour quelque raison vous devez enlever la chaîne, rappelez-vous bien que le clip du maillon principal doit toujours être inséré avec les extrémités fermées du "U" tournées dans le sens de la marche (photo 33).


32


33

⚠ **DANGER**. Ne montez jamais une chaîne de transmission neuve sur un pignon et une couronne très usés et vice versa.
Un mauvais alignement de la roue entraînera une usure excessive et compromettra la stabilité de la moto.
DANGER. Si la chaîne se casse ou se décroche des roues dentées, elle peut aller s'enrouler sur le pignon et bloquer la roue arrière, causant ainsi de graves accidents et des lésions aux personnes.

7.12 TARAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

L'amortisseur que Vous trouverez installé est déjà taré avec des réglages standard.
ENTRETIEN:
1- Contrôlez le ressort, qu'il ne soit ni cassé, ni trop détendu.
2- Contrôlez que la suspension fonctionne sans aucun problème en faisant rebondir plusieurs fois l'arrière du véhicule.
3- Contrôlez l'arbre de l'amortisseur, qu'il ne soit pas plié et qu'il n'y ait pas de fuites d'huile.
4- Poussez latéralement la roue arrière pour vérifier si les douilles de la fourche ne sont pas trop usées. En cas de mouvement latéral, remplacez les douilles.

7.13 REGLAGE DE LA FOURCHE AVANT

La fourche avant que vous trouverez installée sur le véhicule neuf est déjà tarée selon des réglages standard.
ENTRETIEN :
1- Assurez-vous que les pare poussière soient propres et qu'ils ne soient pas pleins de boue ou de poussière.

2- Contrôlez qu'il n'y ait pas de traces de fuites d'huile.
   Les pare poussière endommagés devront être remplacés avant d'utiliser le véhicule.
3- Avant de vous mettre en selle, effectuez toujours un contrôle rapide du fonctionnement de la fourche. Poussez-la vers le haut et vers le bas tout en serrant le frein avant.

7.14 CARBURANT

Utilisez de l'essence pour auto avec un nombre d'octanes à la pompe de 96 à 100 octanes ou plus. Si le moteur cogne, essayez une autre marque d'essence ou une essence ayant un nombre d'octanes différent. Capacité du réservoir: 3 litres.

7.15 FILTRE CARBURANT

Le filtre du carburant se trouve dans le robinet au bas du réservoir. Les saletés qui s'y accumulent empêchent au carburant d'affluer au carburateur. L'entretien du filtre doit donc être très fréquent.
ENTRETIEN :
1- Videz le carburant du réservoir dans un bidon à essence.
2- Enlevez le robinet du réservoir en retirant les deux vis.
3- Lavez le filtre avec de l'eau et du savon neutre. Séchez au soleil si possible.
4- Remontez le robinet du réservoir en suivant l'ordre inverse et en faisant bien attention à ce que la garniture soit bien en place.

⚠ **ATTENTION**. L'essence est extrêmement inflammable et explosive. Effectuez cette opération dans une zone bien ventilée et le moteur éteint. Ne fumez pas, ne produisez aucune flamme, aucune étincelle dans l'air là où vous viderez l'essence, ni là où vous ferez le plein.

7.16 NETTOYAGE DU VEHICULE

Avant de procéder au lavage de la moto, protégez contre l'eau les parties
ci-dessous:
- Commande de la transmission
- Commande du frein
- Prise d'air et filtre de l'air
- Tube de fuite du silencieux

N'orientez pas directement le jet d'eau sur :
- Moyeux de roue
- Pivot des fourches
- Colonne de la direction
- Pinces du frein
- Capuchon de bougie

Quand le lavage est terminé, procédez au graissage de tous les points cités ci-dessus, mettez le moteur en marche et faites le tourner pendant quelques minutes.

⚠ **ATTENTION**. Effectuez les opérations de nettoyage à moteur froid.
ATTENTION. N'utilisez pas de solvants ou d'alcool pour nettoyer la bulle en plexiglas. Utilisez exclusivement de l'eau et du savon ou des shampooings spéciaux.
ATTENTION. Avant de vous mettre en selle, vérifiez si le freinage est parfait.

8. INSPECTION ET CONTROLES DE MISE AU POINT - PREPARATION A LA COMPETITION

⚠ **ATTENTION**. LES OPERATIONS INDIQUEES AUX POINTS **8.1** ET **8.2** DOIVENT ETRE SUIVIES PAR PERSONNE ADULTE ET COMPETENTE.

8.1 CONTROLES JOURNALIERS: A TOUJOURS EFFECTUER AVANT DE SE METTRE AU GUIDON DE LA MOTO

- Huile de la transmission: aucune fuite, niveau correct.
- Carburateur: accélérateur flexible glissant librement sans frottements.
- Bouchon du réservoir carburant: vérifier le serrage.
- Filtre à air et boîte filtre: filtre sans impuretés et boîte sans poussière.
- Freins: gaines sans étranglements et pinces propres, sans boue.
- Selle: enclenchée dans son logement et vis serrée à fond.
- Chaîne : propre, sans boue, graissée et contrôle tension.
- Pignon: tournant librement, sans cailloux ni poussière.
- Guidon: manchons de blocage bien serrés.
- Pneus: contrôle pression.
- Fourche avant: contrôle et nettoyage.
- Direction: contrôle du jeu serrage manchon.

8.2 CONTROLES PERIODIQUES A EFFECTUER AVANT CHAQUE COURSE ET APRES PERIODE D'ARRET	INSPECTION - NETTOYAGE - REGLAGE			Fréquence remplacement	Référence au paragraphe	AVERTISSEMENTS DANGERS
	APRES 1COURSE 1 HEURE	APRES 3 COURSES 3 HEURES	APRES 9 COURSES 9 HEURES			
CHAINE DE TRANSMISSION	👁 🛢 ☞			6 heures	7.11	⚠ **EP** (point 7.11)
PIGNON ET COURONNE	👁 ☞			9 heures	7.11	⚠ **EP**(point 7.11)+**M**
ROULEAU DE LA CHAINE	👁 ☞					
PARE-CHAINE- PATIN DE GUIDE CHAINE	👁 ☞					
REGLAGE FREINS	👁 ☞				7.9	⚠ **A** (point 7.9)
PINCE FREIN	👁 ☞				7.9	⚠ **A** (point 7.9)
PLAQUETTES FREINS	👁 ☞			6 heures	7.9	⚠ **A** (point 7.9)
COMMANDE GAZ	👁 ☞				7.7	⚠ **A** (point 7.7)
CABLES DE COMMANDE GAZ	👁 ☞			18 heures	7.7	⚠ **A**(point 7.7)+**M**
FILTRE AIR	☞ **F**			6 heures	7.2	⚠ **A** (point 7.2)
PRESSION GONFLAGE PNEUS	👁 ☞				7.10	⚠ **A** (point 7.10)
ROULEMENTS MOYEUX ROUES	👁 ☞			18 heures		⚠ **M**
TIRAGE RAYONS DE ROUES	👁 ☞					
HUILE MOTEUR	👁 🛢			3 heures	7.3	
JEU COLONNE DE LA DIRECTION	👁 ☞					⚠ **M**
ROULEMENTS DIRECTION	👁 ☞				7.13	⚠ **M**
FOURCHES AVANT	👁 ☞					⚠ **M**
FOURCHE ARRIERE	👁 ☞					
TUYAU D'ALIMENTATION	👁 ☞			18 heures		
FILTRE ESSENCE					7.15	⚠ **EP** (point 7.15)
JEU CLAPETS	👁 ☞					
CARBURATEUR	👁 ☞					⚠ **M**
BOUGIE	👁 ☞			6 heures		
CAPUCHON BOUGIE	👁 ☞			18 heures		
CIRCUIT ELECTRIQUE	👁 ☞					⚠ **M**
SYSTEME D'ECHAPPEMENT	☞			36 heures		⚠ **M**
SILENCIEUX	☞			18 heures		
GROUPE THERMIQUE				36 heures		⚠ **M**
PISTON				18 heures		⚠ **M**
SEGMENT DE PISTON				18 heures		⚠ **M**
CARTER MOTEUR						⚠ **M**
VILEBREQUIN				36 heures		⚠ **M**
ROULEMENTS DE SUPPORT				18 heures		⚠ **M**
SERIE ROULEMENTS MOTEUR				18 heures		⚠ **M**
EMBRAYAGE	👁 ☞			9 heures		
ECROUS -BOULONS-ELEMENTS DE FIXATION	👁 ☞					

👁 : INSPECTER OU REGLER

☞ : NETTOYAGE

🛢 : GRAISSAGE

☞ **F**: NETTOYER LE FILTRE APRES CHAQUE MANCHE EN MILIEU POSSIEREUX

⚠ **EP**: INDICATION DE DANGER COMME PAR LA NOTICE

⚠ **A**: INDICATION D'ATTENTION COMME PAR LA NOTICE

⚠ **M**: AVERTISSEMENT: LES OPERATIONS DE REMPLACEMENT DOIVENT ETRE EFFECTUEES PAR PERSONNE COMPETENTE

BOUGIE STANDARD

Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC

JEU CLAPETS ASPIRATION ET ECHAPPEMENT

0,15 MM. / 0,006 in

9. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	XP 4T CROSS	XP 4T Racing CROSS	XP 4T Racing 14”/12” Wheels CROSS	XP 4T MOTARD
Moteur	Monocylindrique 4T			
Refroidissement	air			
Alésage et course	52,4x49,5			
Cylindrée	107			
Rapport de compression	9,6 :1			
Carburateur	Mikuni 22			
Allumage	Electronique			
Alimentation	Essence verte			
Bougie	Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC			
Démarrage	Kick starter			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile à commande à main			
Châssis	En acier			
Frein avant	Hydraulique Ø 200			
Frein arrière	Hydraulique Ø 150			
Pneu avant	2,50x12"	2,50x12"	60/100-14"	90/90-10"
Pneu arrière	2,75x10"	2,75x10"	80/100-12"	90/90-10"
Transmission	4 vitesses			
Suspension avant	fourche hydraulique Ø 33			
Suspension arrière	mono amortisseur hydraulique			
Capacité réservoir	3 litres			
Poids	60 Kg.		62,7 Kg	60 Kg
Hauteur selle	725 mm		775 mm	725 mm
Entraxe	1061 mm		1113 mm	1061 mm

9.1 TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE DE LA VISSERIE DU CHASSIS ET DE LA PARTIE-CYCLE

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	frein-filet
Axe roue avant	M12	50	5	37	
Boulon de fixation axe avant	M8	20	2	14,8	
Vis de fixation guidon	M8	20	2	14,8	
Axe roue arriere		60	6	44,40	
Axe moteur -fourche	M14	50	5	37	
Axe moteur avant	M12	25	2,5	18,5	
Vis plaque sup. et inf. fourche	M8	20	2	14,8	
Vis disques frein	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
Ecrou colonne de la direction	M20	80	8	59,2	
Bague reglage colonne de la direction		6	0,6	4,44	

TABLEAU DES COUPLES DE SERRAGE DE LA VISSERIE MOTEUR N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	frein-filet
Ecrous de la culasse	M6	10	1	7,40	
Ecrou vilebrequin cote embrayage	M12	60	6	44,4	LOCTITE 270
Ecrou vilebrequin cote allumage	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
Ecrou engrenage conduite		18	1,8	13,32	
Bougie		10	1	7,40	

Les valeurs de couple ci-dessus concernent les points de serrage les plus importants.
Pour les couples ne figurant pas dans ces tableaux, utiliser les valeurs standard fournies ci-dessous.

VALEURS DE COUPLES STANDARD

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
Boulon et ecrou de 5 mm	6	0,6	4,44
Boulon et ecrou de 6 mm	10	1	7,40
Boulon et ecrou de 8 mm	25	2,5	18,50
Boulon et ecrou de 10 mm	45	4,5	33,30
Boulon et ecrou de 12 mm	55	5,5	40,70

10. PIECES DE RECHANGE

On vous recommande de toujours exiger exclusivement des pièces de rechange d'origine POLINI MOTORI.

⚠ **DANGER**. L'usage des pièces non POLINI peut compromettre le bon fonctionnement de la Minicross/minimotard et la sûreté du pilote.

11. REMISAGE

En cas d'arrêt prolongé de votre minicross/minimotard, il est conseillé de:

- vidanger le réservoir de l'essence en déconnectant la durite coté robinet. Utilisez un récipient pour liquides inflammables et après avoir ouvert le robinet videz-y le combustible.

⚠ **ATTENTION**. Durant l'opération de vidange du réservoir ne fumez pas et n'utilisez pas de flammes libres.

12. FORMATION ET INFORMATION

Pour un entretien correct de la minicross/minimotard, il faut lire attentivement cette notice et en suivre attentivement les indications. En particulier, il faut faire beaucoup d'attention aux points marqués par les symboles de **DANGER** et **d' ATTENTION**. Dans cas d'usage par personne de moins que 14 ans, il est opportun d'instruire le jeune pilote sur les risques dérivants par l'usage de la minicross/minimotard et l'informer sur la correcte utilisation des dispositifs de sécurité à toujours adopter comme le casque et les autres vêtements de protection mieux indiqués au paragraphe **6** CONDUITE FIABLE: USAGE DE LA MINICROSS/MINIMOTARD. On en déconseille l'usage par des enfants pas encore aptes de conduire une bicyclette. Il faut toujours que le jeune pilote soit instruit aux principaux notions de conduite par une personne compétente. Par exemple le moins de 14 ans sera averti des dangers dérivant par les organes en mouvement ou les parties chaudes de la minicross/minimotard. Au moins de 14 ans il est en plus interdit d'effectuer les opérations d'entretien indiquées au chapitre **7**.

ESPAÑOL

ÍNDICE

PREMISA

MUCHAS DE LAS INDICACIONES SE REPITEN VARIAS VECES EN LOS DIVERSOS PÁRRAFOS. SE HA HECHO ASÍ EXPROFESO PARA ENFATIZAR SU IMPORTANCIA Y LA ATENCIÓN A LOS PELIGROS. NO SE DAN ESPECIFICAS INFORMACIONES SOBRE LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DEL MOTOR QUE EN NINGÚN CASO DEBEN AFRONTARSE SIN ACUDIR A UN TALLER ESPECIALIZADO.

Les rogamos leer atentamente este manual de uso y mantenimiento antes de conducir el vehículo. Este manual contiene informaciones muy importantes que ayudarán a evitar desagradables roturas, lesiones personales graves y accidentes incluso mortales. Una perfecta puesta a punto y un conocimiento completo del vehículo antes de salir dan seguridad y tranquilidad a la hora de disfrutar a fondo del placer de la conducción.

ADVERTENCIA IMPORTANTE

ESTE VEHÍCULO HA SIDO DISEÑADO ÚNICAMENTE PARA COMPETICIÓN. ESTÁ PROHIBIDO SU USO EN EL SUELO PÚBLICO. LA LEGISLACIÓN ACTUAL PERMITE EL USO DE ESTE VEHÍCULO SOLAMENTE EN COMPETICIONES ORGANIZADAS O EN ACONTECIMIENTOS DEPORTIVOS EN PISTA CERRADA BAJO LOS AUSPICIOS DE LAS AUTORIDADES LOCALES (AMBULANCIA, BOMBEROS, POLICIA ECC).

DIVIETO DE TRANSPORTE PASAJERO Y/O COSAS

SÓLO PARA PILOTO SIN PASAJERO. Esta minicross/minimotard ha sido diseñado para ser usada únicamente por el piloto.

RECUERDA

El uso de este vehículo por parte de niños menores de 18 años siempre se debe hacer bajo la tutela de personas adultas y competentes.

LEER ATENTAMENTE ESTE MANUAL

En este manual se hace referencia a situaciones particulares de peligro, eventos y situaciones peligrosas debidas al uso y manutención de la minicross/minimotard. En sentido del punto 3 de la Ley UNI EN 1050:1998:

DAÑO: lesión física y/o daño a la salud o a cosas.

SITUACIÓN PELIGROSA: situación que puede causar daños

Antes de utilizar la mincross/minimotard o hacer manutención sobre esta, estar seguros que haya entendido todo lo que está escrito en este manual, poniendo atención particular a las situaciones señaladas con el símbolo di ⚠ **PELIGRO** o **ADVERTENCIA**.

IMPORTANTE: Este manual debe considerarse parte permanente de la minicross/minimotard y debe acompañarla en todo cambios de propietario.

AL NUEVO PROPRIETARIO. Elegir una minicross/minimotard Polini como nueva motocicleta es entrar a formar parte de una distinguida familia de propietarios y pilotos de motocicletas.

⚠ **ADVERTENCIA**. La minicross/minimotard Polini es una motocicleta de carreras de altas prestaciones que utiliza las últimas innovaciones de la tecnología para motocross. Esta minicross/ minimotard debe ser utilizada en carrera sólo por pilotos expertos.

Este nuevo modelo ha sido diseñado para ser lo más competitivo posible. En todo caso, el motocross como deporte es una actividad física que requiere mucho más que una buena moto. Para obtener buenos resultados, es necesario también estar en buena forma física y ser un piloto hábil. Para obtener los mejores resultados, es necesario un buen entrenamiento de las condiciones físicas y la ejercitación frecuente. Este manual tiene por objeto ayudar a obtener de la minicross/ minimotard Polini la máxima satisfacción posible, a través de las prestaciones de la motocicleta y de los éxitos en competición.

USO DE LOS ACCESORIOS DE PROTECCIÓN Y INFORMACIONES DE SEGURIDAD

1- La mayor parte de las muertes por accidentes de moto se deben a heridas en la cabeza. **Ponerse SIEMPRE el casco HOMOLOGADO**. Utilizar rodilleras y coderas. (Certificados en sentido de la ley **EN 1621-1/1997**). Utilizar traje protector o monos, zapatos cerrados con suela resistente a la abrasión.
2- El sistema de escape se calienta muchísimo durante el uso, y se mantiene caliente durante un tiempo una vez apagada la moto. Nunca tocar las partes calientes del sistema de escape. Vestir prendas que cubran completamente las piernas.
3- Nunca ponerse prendas anchas que puedan enredarse en las palancas de mando, los apoyos para los pies, la cadena de transmisión o las ruedas.
4- Respeta la naturaleza.

⚠ **ADVERTENCIA. CON LA INTRODUCCIÓN DE CAMBIOS EN LA MINICROSS/MINIMOTARD O LA ELIMINACIÓN DE PIEZAS ORIGINALES EL VEHÍCULO PUEDE VOLVERSE INSEGURO O ILEGAL. SIGUE TODAS LAS NORMATIVAS NACIONALES Y LOCALES.**

ESTE VEHÍCULO HA SIDO PENSADO PARA UN PILOTO DE PESO INFERIOR A:

- 100 Kg. PARA EL MODELO MINICROSS
- 100 Kg. PARA EL MODELO MINIMOTARD

Polini Motori aconseja, por razones de seguridad, dar siempre lo mejor al vehículo y exigir exclusivamente recambios originales Polini Motori. Para tener claramente identificado el vehículo, tomar nota inmediata de sus generalidades:

MODELO: ....

CILINDRADA: ....

NEUMÁTICOS: Del. .... Tras. ....

NO. CHASIS: ....

CÓDIGO: .... PESO ....

LOCALIZACIÓN DEL CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

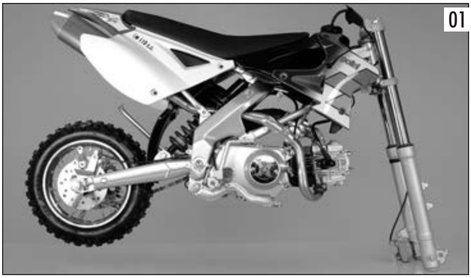
El número de identificación del vehículo está grabado en la parte delantera del chasis, en el lado derecho del tubo de la dirección.



1. INSTRUCCIONES IMPORTANTES PARA LA PUESTA A PUNTO DE LA MOTO

Tal y como aparece cuando se abre el embalaje, la moto no está lista para su uso, sino parcialmente desmontada para facilitar el transporte. En el momento de desembalar, deberán efectuarse una serie de operaciones de montaje y de control, siguiendo nuestras instrucciones, para que el producto adopte su justa conformación y quede listo para el uso. Para un montaje más funcional, aconsejamos proceder en el siguiente orden:

1- Sacar la moto de la caja (foto 1).



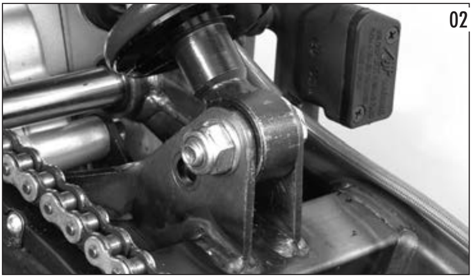
01

2- Controlar la presencia de los productos necesarios para el montaje dentro de la caja:

MINICROSS/MINIMOTARD POLINI	N. 1
ARANDELA 6X18X1 (UNI 6593)	N. 4
ABRAZADERA DE PLÁSTICO	N. 1
MUELLE PARA ESTRIBO	N. 2
TORNILLO TCEI M8X20 (UNI 5931)	N. 6
TORNILLO TCEI M8X40 (UNI 5931)	N. 2
TORNILLO TBM6X16 (ISO 7380)	N. 4
TORNILLO M8X18 (Para el caballete) (ISO 7380)	N. 1
ESTRIBO DERECHO/IZQUIERDO	N. 2
PERNO RUEDA DELANTERA	N. 1
TUERCA AUTOBLOQ. M8 (UNI 7473)	N. 4
TORNILLO TCEI M8X30 (UNI 6593)	N. 4
PERNO EN U DEL MANILLAR	N. 2
MANILLAR CON PARACHOQUES	N. 1
RUEDA DELANTERA CON DISCO	N. 1
GUANDABARROS DELANTERO	N. 1
PEDAL DE CAMBIO	N. 1
SOPORTE ESTRIBOS	N. 1
PLACA PORTANUMERO	N. 1
TURCA M5	N. 2
TORNILLO M5X10	N. 2
TORNILLO M5X30	N. 1
GUÍA CABLE DE FRENO	N. 1
CABALLETE	N. 1
MUELLE DE CABALLETE	N. 1
MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO	N. 1
CERTIFICACIÓN DE CONFORMIADAD CE	N. 1
- Para el modelo Minimotard hay:	
ARANDELA 6X13X1,5	N. 2
TORNILLO M6X20 TCEI	N. 2
TORNILLO M8X65 TCEI	N. 4
PROTECTOR -ESTRIBO DERECHO/ IZQUIERDO SUPERIOR	N. 2
PROTECTOR -ESTRIBO DERECHO/ IZQUIERDO INFERIOR	N. 2
TORNILLO M5X20 TPSEI	N. 2
POMITO LATERAL Ø35	N. 2
BUJE POMITO Ø35	N. 2
SEPARADOR MANILLAR	N. 2

3- Comenzar montando el amortiguador trasero, utilizando el tornillo de cabeza hexagonal M10x40 y las dos arandelas con la tuerca M10, dejando una arandela del lado de la tuerca y una del lado del tornillo; estas piezas aparecerán ya montadas en su sitio en el horquillón (foto 2) (Ver tabla **9.1**).

4- Separar las pastillas de freno de la pinza delantera, por ejemplo ayudandose con una llave inglesa.

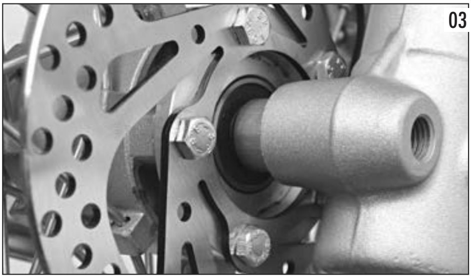


02

⚠ **PELIGRO**. Después de montar las pinzas apretar varias veces la maneta del freno puesta en el manillar y el pedal del freno para acercar las pastillas al disco. Antes de utilizar el vehículo estar seguros que los frenos funccionen perfectamente.

5- Montar la rueda delantera utilizando el perno correspondiente (foto 3).

6- Introducir el perno de la rueda y la tuerca. Cerrar con llave dinamométrica (ver tabla **9.1**) (foto 4).


03


04

7- Cerrar el espárrago de sujeción del perno con una llave dinamométrica (ver tabla **9.1**) (foto 5).


05

8- Inflar los neumáticos delanteros y traseros (ver párrafo **7.10**).

	DELANTERO	TRASERO
Minicorss	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

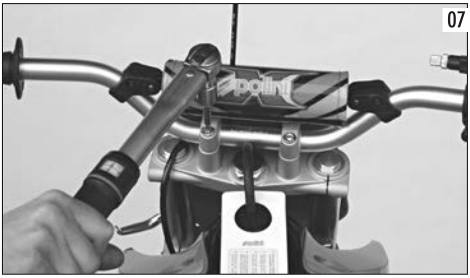
9- Montar el guardabarros con los 4 tornillos y arandelas TB M6X16 correspondientes (foto 6). Montar la placa portanúmeros pasando el cable de freno por la guía correspondiente.

10- Quitar la abrazadera de embalaje de la bomba del freno delantero. Montar ahora el manillar fijándolo a la horquilla con los dos pernos en U y los cuatro tornillos de cabeza cilíndrica con hexágono interior M8X30 (ver tabla **9.1**) (foto 7).

11- Desmontar el mando del gas, introducir el cable como se ve en la foto 8 y cerrar la tapa (ver apartado **7.7**).

12- Colocar la palanca de freno delantera fijando el perno en U con los tornillos correspondientes (foto 9) (Ver párrafo **7.9**).


06


07


08


09

13- Montar el interruptor de apagado y fijarlo con la abrazadera en el manillar (foto 10).

14- Colocar la maneta del embrague con la regulación deseada (foto 11) (ver párrafo **7.8**).

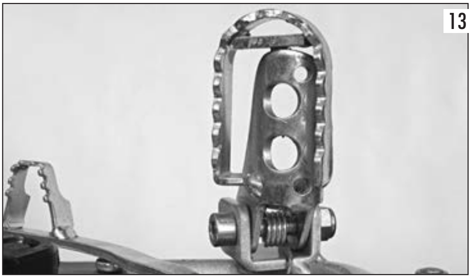
15- Proceder al montaje del soporte de estribos al motor usando los 4 tornillos M8X20. Fijarlo después al chasis con 2 tornillos M8X20 y 2 tornillos autoblocantes M8X20 (foto 12).

16- Montar los estribos según foto 13, con tornillos M8X40 y tuercas autoblocantes.


10


11

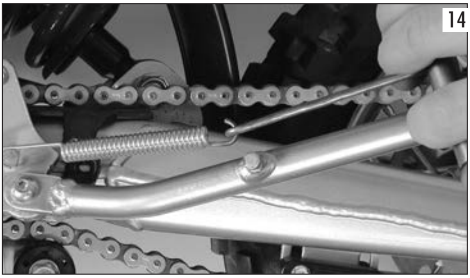

12

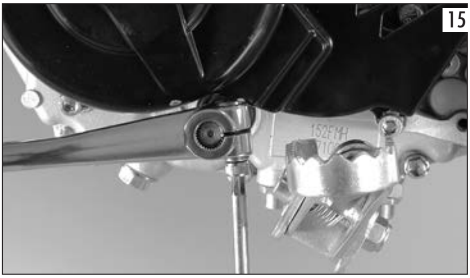

13

17- Montar el caballete utilizando el tornillo M8X18 para fijarlo montando el muelle correspondiente (foto 14).

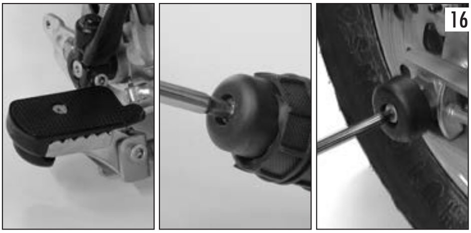
⚠ **PELIGRO**. Aconsegamos desmontar el cabellete durante las carreras para evitar situaciones peligrosas o daños

18- Colocar la palanca del cambio (foto 15)
19- Llenar el déposito de carburante (ver párrafo **7.14**)
20- Controlar el nivel del aceite en el motor (ver párrafo **7.3**)


14


15

21- Sólo para las minimotard montar: los protectores de estribos, el protector del manillar y los protectores de la horquilla en los ejes de la rueda (foto 16) que se encuentran en la paquete.


16

RECUERDA. Es esencial someter el vehículo a una revisión de mantenimiento y de control antes de utilizarlo, como describido en este manual. Si fuesen necesarias actuaciones de mantenimiento o reparaciones, dirigirse al concesionario POLINI MOTORI. Debido a que estos vehículos se están mejorando constantemente y a las actualizaciones técnicas del diseño efectuadas, en algunos casos podrían notarse diferencias entre el vehículo recibido, las ilustraciones y el texto de este manual. Las piezas de recambio originales de POLINI MOTORI están hechas con los mismos materiales y han pasado por el mismo ciclo de producción que las piezas que componen la minimoto. Todo ello garantiza al vehículo mayor duración y el mejor funcionamiento. Aconsejamos exigir siempre recambios originales **POLINI MOTORI**.

2. TRASPORTE DE VEHÍCULO

Para un correcto y seguro transporte del vehíclo desde el garaje hasta el circúito donde se utilizará es necesario:
- Estar seguros que el depósito esté vacio para evitar salida de líquido
- Colocar la minicross/minimotard sobre una superficie plana del vehículo que se utilzará para trasportar la moto.
- Colocar la minicross/minimotard en el caballete y, fijandola con

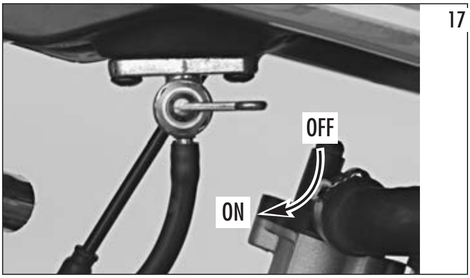
correas o cables, asegurarse que durante el transporte quede en posición vertical.

⚠ **ADVERTENCIA**. Nunca trasportar la moto con el depósito lleno de gasolina o con el escape o el motor caliente

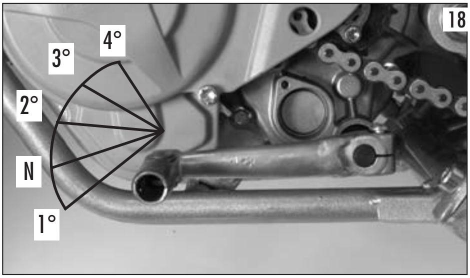
3. OPERACIONES ANTES DE LA PUESTA DE LA MINICROSS/MINIMOTARD EN EL CIRCUITO

⚠ **ADVERTENCIA**. Todas las operaciones siguientes deben estar realizadas por personas mayores de 14 años y de todas forma bajo la supervisión de una persona adulta y competente.

1- Abrir el grifo de la gasolina situado bajo el depósito llevándolo a la posición "ON" (foto n.17).
2- Antes de arrancar el motor, comprobar que esté en punto muerto (foto 18, cambio N).

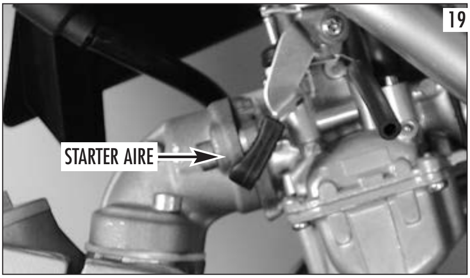


17



18

3- Si el motor está frío, ayudar al encendido moviendo hacia arriba la palanca del estárter sobre el carburador (foto 19).



19

⚠ **ADVERTENCIA**. Cuando el motor esté caliente, bajar de nuevo el estárter del aire evitando el contacto con el motor.

4- Inmovilizar la rueda trasera con el mando del freno.

⚠ **PELIGRO**. Si no está en contacto con el suelo o inmovilizada con el freno, la rueda trasera girará. El contacto accidental con una rueda girando puede causar graves lesiones personales.

5- Manteniendo el puño del gas al mínimo, llevar la palanca del pedal de arranque hacia afuera y encender el vehículo girando enérgicamente el pedal hacia el suelo.
6- Situar la palanca de arranque en posición de marcha. Llevar el motor a temperatura de funcionamiento manteniéndolo arrancado durante unos minutos.

⚠ **ADVERTENCIA** . Evitar abrir y cerrar bruscamente el acelerador, porque la moto saltará repentinamente hacia adelante y se corre el riesgo de perder el control del vehículo.
ADVERTENCIA. Antes de ponerse en marcha, controlar que el motor se pare mediante el interruptor rojo de apagado situado en el manillar.

4. RODAJE DEL VEHÍCULO

⚠ **ADVERTENCIA**. Todas las operaciones siguientes deben estar realizadas por personas mayores de 14 años y de todas formas bajo la supervisión de una persona adulta y competente.

1- Para optimizar el asentamiento del motor y de la transmisión la primera vez que se hace funcionar y preservar desde el mismo comienzo su fiabilidad, es indispensable un breve rodaje.

⚠ **ADVERTENCIA**. La primera vez que se saca a la pista el vehículo, y para que el rodaje sea completo, aconsejamos 2 horas de recorrido a un régimen de revoluciones bajo. Seguir estrictamente las precauciones que se indican a continuación.

2- Una vez encendido el motor, hacerlo funcionar al mínimo hasta que alcance la temperatura de ejercicio normal.
3- Durante la fase de rodaje, mantener siempre la misma velocidad: NUNCA ACELERAR BRUSCAMENTE.
4- Incluso a pocas revoluciones, tratar de evitar los tramos particularmente largos y difíciles, que puedan provocar un calentamiento excesivo del motor.
5- Después del período de rodaje respetando todas estas medidas de precaución, aconsejamos dirigirse a un concesionario Polini Motori para la asistencia post-rodaje, como desmontar el grupo térmico y controlar el estado de deterioro de: bujía, culata, pistón, cilindro, así como para cambiar la bujía y el aceite de la trasmisión.

⚠ **PELIGRO**. Después del rodaje es importante controlar la rosca de las tuercas de la culata. Porían aflojarse después del rodaje (ver párrafo **9.1**)

5. APAGAR EL MOTOR

Para parar la minicross/minimotard es suficiente pulsar el botón rojo de paro situado sobre el manillar (foto 10).

6. GUÍA SEGURA: CONDICIONES DE USO DE LA MINICROSS/ MINIMOTARD

⚠ **ADVERTENCIA**. SI EL PILOTO ES MENOR DE 18 AÑOS, LA MINICROSS/MINIMOTARD DEBERÁ USARSE SIEMPRE BAJO LA VIGILANCIA DE UN ADULTO.
ADVERTENCIA. SI EL PILOTO ES MENOR DE 14 AÑOS, ANTES DE UTILIZAR LA MINICROSS/MINIMOTRAD DEBERÁ SER INSTRUIDO POR UN ADULTO EN LO QUE SE REFIERE AL USO CORRECTO DEL VEHÍCULO Y DE LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN CONFORME A LAS INDICACIONES RECOGIDAS EN ESTE MANUAL.

En la conducción de la minicross/minimotard POLINI deben tomarse precauciones especiales para asegurar la protección del piloto. Antes de usar la minicross/minimotard, hay que tener presentes los siguientes puntos:
1- Muchos accidentes se deben a la falta de experiencia del piloto.
2- Siempre hay que conducir con las dos manos en el manillar.
3- Hay que vestir prendas de protección adecuadas:
- Llevar siempre el casco INTEGRAL;
- Usar guantes, rodilleras y coderas conformes a la norma **EN 1621-1 / 1997**;
- Usar monos o, en todo caso, prendas protectoras.
- Utilizar calzado cerrado adecuado a las condiciones medio-ambientales.
4- La minicross/minimotard debe usarse exclusivamente en lugares o circuitos privados. Está prohibido su uso en suelos públicos.
5- La minicross/minimotard no cuenta con ningún dispositivo autónomo de iluminación; por lo tanto, debe usarse en condiciones de buena visibilidad, en zonas privadas adecuadamente iluminadas (luz natural o artificial).
6- La minicross/minimotard no ha sido proyectada para su uso en condiciones climáticas adversas, como lluvia, granizo, vientos fuertes, nieve y pistas deslizantes.
7- Se prohíbe el uso de la minicross/minimotard en estado de ebriedad, bajo el efecto de estupefacientes o en situaciones de lucidez mental disminuida.
8- Se prohíbe el uso a pilotos con un peso superior a:
- 100 Kg. PARA EL MODELO MINICROSS
- 100 Kg. PARA EL MODELO MINIMOTARD
9- En la minicross/minimotard sólo puede montar una persona.
SE PROHÍBE SU USO SIN HABER LEÍDO ATENTAMENTE EL MANUAL DE USO Y MANTENIMIENTO.

7. MANTENIMIENTO, INTERVENCIONES Y REGLAJES

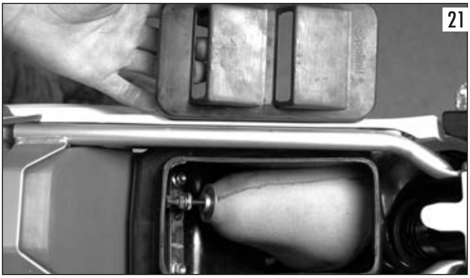
ATENCIÓN. LAS OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DEBEN SER REALIZADAS EXCLUSIVAMENTE POR PERSONAS ADULTAS Y COMPETENTES. EN CASO DE DUDA CON RESPECTO A LAS OPERACIONES QUE SE INDICAN SEGUIDAMENTE EN EL MANUAL, SE ACONSEJA AL USUARIO CONSULTAR AL PERSONAL ESPECIALIZADO DE LOS DISTRIBUIDORES O CONCESIONARIOS DE POLINI MOTORI. ATENERSE ESCRUPULOSAMENTE A LOS PUNTOS QUE SE INDICAN A CONTINUACIÓN EN EL MANUAL.

Las operaciones de mantenimiento y las intervenciones necesarias para una idónea puesta a punto del vehículo deben considerarse controles cotidianos antes de poner en marcha el vehículo. La frecuencia y el tipo de operaciones de mantenimiento se indican en las tablas **8.1** y **8.2.**

7.1 DESMONTAR Y VOLVER A MONTAR EL SILLÍN
Destornillar el tornillo y levantar ligeramente el sillín y sacarlo en dirección al guardabarros trasero (foto 20). Para montarlo de nuevo introducir el gancho delantero del sillín en el tornillo situado sobre el depósito de gasolina, y calzar el sillín en el enganche del chasis. Una vez colocado, apretarlo mediante el tornillo.


20

7.2 LIMPIEZA Y CAMBIO DEL FILTRO DE AIRE
Una de las causas de escaso rendimiento del motor es el filtro de aire en malas condiciones. Para su limpieza proceder como se indica a continuación:
- Desmontar el sillín (ver apartado **7.1**)
- Sacar la tapa de la caja del filtro (foto 21).
- Quitar el filtro del aire y limpiarlo en agua caliente con jabón neutro (foto 22).
- Después de enjuagarlo y retorcerlo, humedecerlo con aceite para filtros.


21

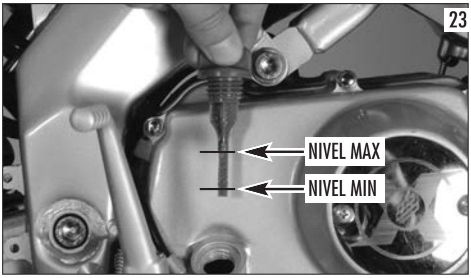

22

⚠ **ADVERTENCIA**. Si el filtro presentase, además de las impurezas,

una fuerte concentración de polvo, sustituirlo inmediatamente con uno nuevo.

ADVERTENCIA. La falta de limpieza del filtro de aire puede ahogar el motor y causar el descenso de sus prestaciones. Un filtro deteriorado puede facilitar la entrada en el motor de partículas de polvo, acelerando el deterioro normal de los segmentos, del cilindro y del pistón.

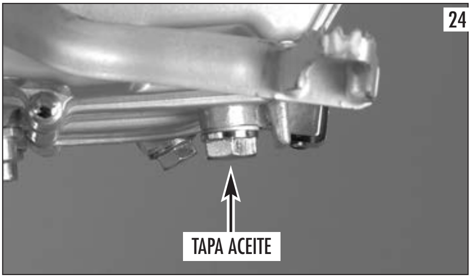
7.3 CONTROL DEL NIVEL DE ACEITE DEL MOTOR
Poner el vehículo en posición de marcha.
- Quitar el tapón de nivel situado en el cárter lateral (foto 23).
- Verificar que el nivel de aceite se encuentre situado entre el nivel máximo (MAX) y el nivel mínimo (MIN). Nunca usar la moto por debajo el nivel mínimo. La diferencia entre el nivel mínimo y máximo es de 50 gr.



7.4 CAMBIO DE ACEITE DEL MOTOR

⚠ **PELIGRO**. Desenroscar el tornillo de vaciado del aceite con el motor caliente puede causar graves quemaduras. Desenroscar el tornillo de vaciado asegurandose que el motor esté frio.

Poner la moto en posición de marcha.
- Quitar la tapa de nivel situada en la parte inferior del cárter (foto 24) y dejar salir el aceite.
- No vaciar el aceite de desecho en el medio ambiente, llevarlo a un centro de recogida para su eliminación.
- Reapretar la tuerca de desagüe. Rellenar con 600 gramos de aceite para motor "SAE 20W50". Utilizar solamente aceite de motor altamente detergente con especificaciones API SF o SG.

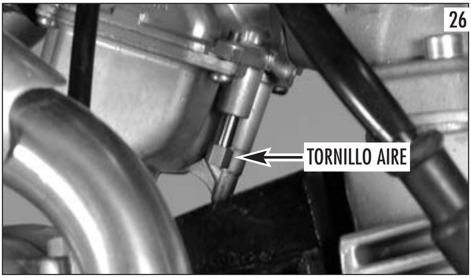


7.5 REGULACIÓN DEL MÍNIMO
La regulación del mínimo se debe efectuar con el motor caliente. Dejando funcionar el motor, con el puño del acelerador cerrado, apretar o aflojar el tornillo de la parte derecha del carburador hasta obtener el número de revoluciones del motor más bajo posible, pero constante (foto 25).



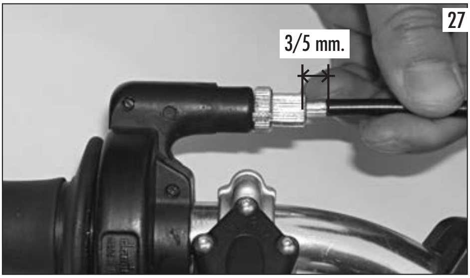
⚠ **PELIGRO**. Si no está en contacto con el suelo o inmovilizada con el freno, la rueda trasera girará. El contacto accidental puede causar graves lesiones personales.

7.6 REGULACIÓN DEL TORNILLO DE AIRE
Para obterner mejores prestaciones.
- Si el motor tiene dificultades a la salida de una curva (mezcla rica), aflojar el tornillo de aire.
- Si el motor tiene dificultades a la salida de una curva (mezcla pobre), apretar el tornillo del aire (foto 26)



⚠ **ADVERTENCIA**. El tornillo de regulación está muy cerca del motor. Se debe prestar atención para no quemarse.

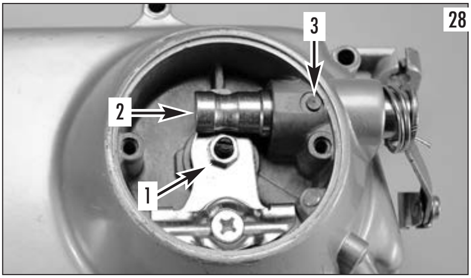
7.7 MANDO DEL ACELERADOR
Controlar que el puño del mando del acelerador funcione siempre bien, y que el cable del mando del gas deje un juego de 3-5 mm. Si el juego fuera superior, ajustar el tornillo situado sobre el carburador o sobre el mando del gas (foto 27).



⚠ **ADVERTENCIA**. No efectuar estos controles cotidianos y operaciones extraordinarias de mantenimiento puede ser causa de graves daños para el vehículo, así como de accidentes graves.

7.8 REGULACIÓN DEL EMBRAGUE.

En el caso de que la situación de la maneta de embrague (foto 11) no satisface plenamente la posición de conducción, se puede mejorar posteriormente actuando sobre el tornillode registro "1" (foto 28) situado debajo del protector del carter de embrague.



⚠ **ADVERTENCIA**. Lubricar frecuentemente con grasa la leva inferior del embrague "2" para impedir eventuales gripajes del mismo. Retirar la tapa del cárter de embrague y la correspondiente junta, desmontar la leva retirando el frenillo "3" y engrasar frecuentemente.

7.9 REGULACIÓN DEL SISTEMA DE FRENADO A MANDO HIDRÁULICO Y PASTILLAS DE FRENO

Este modelo tiene un freno a disco hidráulico delantero y trasero. Si las pastillas están dañadas, el nivel del líquido de los frenos baja. Por eso, tienen que controlar periódicamente el nivel del líquido de los frenos y las pastillas.

⚠ **ADVERTENCIA**. Cuando se añade líquido para frenos, cincerarse que el depósito esté en posición orizontal antes de sacar la tapa para no vaciar el líquido.

ADVERTENCIA. El tubo de freno no correctamente situado o en contacto con partes en movimiento puede anular la acción de frenado y causar además accidentes graves. El sistema de frenado necesita un período de asentamiento para dar el máximo de eficiencia. Antes de considerar el sistema bién asentado, hay que efectuar al menos cien frenazos, obrando con prudencia, y proceder entonces a otra regulación de puesta a punto y a un control del apriete de los tornillos.

El recorrido del pedal de freno trasero se regula a mano mediante el tornillo del perno del émbolo situado sobre la bomba del freno. Tras haber hallado el reglaje más adecuado para el piloto, apretar la contratuerca situada en la rosca del perno (foto 29). Controlar el desgaste de las pastillas. Cuando el grosor del material es inferior a 1mm, susituirlas. Estar seguros que no hay salida de líquido. Controlar que tubos y juntas no estén dañados.

⚠ **PELIGRO**. Utilizar exclusivamente aceite para sistemas de freno hidráulicos DOT 4 procedente de envases sin usar.

⚠ **ADVERTENCIA**. El líquido empleado en el sistema de frenado, además de dañar las piezas pintadas, es muy dañino en contacto con los ojos y con la piel. En caso de accidente, consultar a un médico. Es buena regla cambiar el aceite del sistema de frenado cada dos años. NO VACIAR EL ACEITE DE DESECHO EN EL MEDIO AMBIENTE.

ADVERTENCIA. Periódicamente, y en función del uso y de las condiciones atmosféricas, limpiar la pinza del freno con un chorro de aire comprimido, y controlar el desgaste del material de fricción de las pastillas de los frenos; cuando el grosor del material es inferior a 1mm, susituirlas

ADVERTENCIA. Nunca manipular los frenos cuando los discos están calientes



⚠ **PELIGRO**. Después de montar las pinzas apretar varias veces la maneta del freno puesta en el manillar y el pedal del freno para acercar las pastillas al disco. Antes de utilizar el vehículo estar seguros que los frenos funccionen perfectamente.

7.10 PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Controlar frecuentemente la presión de los neumáticos y regular si es necesario. La medida de la presión de inflado de los neumáticos se hace con las cubiertas frías. La presión de los neumáticos varía según el tipo de circuito y el peso del piloto.

	DELANTERO	TRASERO
Minicorss	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

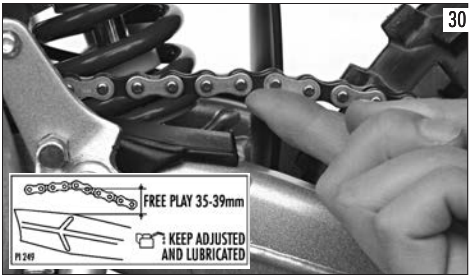
⚠ **ADVERTENCIA**. La presión de los neumáticos varía según el peso del piloto, la temperatura atmosférica, el tipo de circuito y de asfalto.

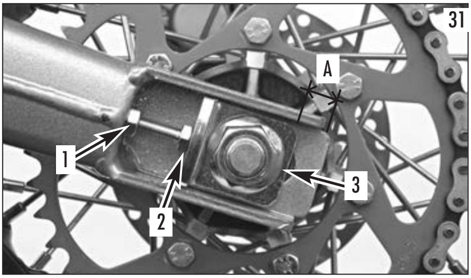
7.11 CADENA DE TRANSMISIÓN

La cadena de la moto es un órgano tan importante que merece unos cuidados y una atención especial.

⚠ **PELIGRO**. No pillarse los dedos entre la cadena y la corona.

1- Controlar el tensado de la cadena. La moto debe mantenerse en posición vertical, sin soportar ningún tipo de presiones. Controlar el tensado en la posición ilustrada en la foto 30. Comprobar que la distancia indicada en la foto (35/39 mm) sea correcta. De no ser así, regular la cadena como se indica a continuación (foto 31).
- Aflojar la tuerca del eje trasero "3"



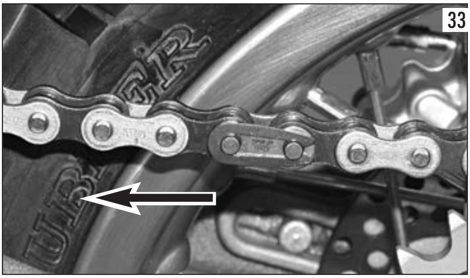


- Aflojar las contratuercas "1" y girar el perno de regulación "2" en sentido contrario a las agujas del reloj para tensarla o en sentido contrario para aflojarla. Alinear los bordes traseros de las placas del eje y controlar en ambos lados del horquillón la distancia "A" entre el mismo y la placa.
- Apretar la tuerca del eje trasero "3" (ver tabla **9.1**) (foto 32):



- Controlar de nuevo el tensado de la cadena y regular si fuera necesario.
- Aflojar ligeramente el perno de registro "2" en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que toque la placa del eje. Apretar entonces la contratuerca "1" inmovilizando con una llave el perno de ajuste.

2- Comprobar a cada regulación el desgaste de la corona y del piñón. La cadena, además, no debe presentar juegos, rigidez excesiva o eslabones gripados.
3- La cadena debe lubricarse siempre bien, incluso después de lavar la moto. Para eliminar impurezas se puede utilizar gasóleo. Para lubricarla aconsejamos un lubricante en spray, que permite una notable disminución del desgaste y la mejora del rendimiento de la transmisión.
4- Si hubiera que desmontar la cadena, recuérdese que el clip del eslabón principal debe introducirse con los extremos cerrados de la "U" hacia el sentido de la marcha (foto 33).



⚠ **PELIGRO**. Nunca montar una cadena de transmisión nueva sobre piñón y corona muy desgastados, o a la inversa.
La incorrecta alineación de la rueda provoca un desgaste anormal y repercute desfavorablemente en la estabilidad del vehículo.
PELIGRO. Si la cadena se rompe o se desengancha de las ruedas dentadas, puede enrollarse sobre el piñón y bloquear la rueda trasera, causando graves accidentes y lesiones personales.

7.12 REGULACIÓN DEL AMORTIGUADOR TRASERO

El amortiguador instalado en el vehículo nuevo está ya regulado con ajustes estándar.
MANTENIMIENTO:

1- Controlar que el muelle no esté roto o no haya perdido la fuerza;
2- Controlar que la suspensión funcione sin problemas; para ello, hacer saltar arriba y abajo la parte trasera del vehículo.
3- Controlar que el eje del amortiguador no esté doblado y que no haya pérdidas de aceite.
4- Empujar la rueda trasera en sentido lateral para controlar el desgaste de los bujes del horquillón. Si se produjese un movimiento lateral, cambiar los bujes.

7.13 REGULACIÓN DE LA HORQUILLA DELANTERA

La horquilla instalada en el vehículo nuevo está ya regulada con ajustes estándar.
MANTENIMIENTO:

1- Asegurarse de que los guardapolvos estén limpios, sin barro ni polvo.
2- Controlar que no haya señal de pérdidas de aceite. Los guardapolvos estropeados deben cambiarse antes de utilizar el vehículo.
3- Antes de utilizar el vehículo, hacer siempre un rápido control del funcionamiento de la horquilla empujándola hacia arriba y hacia abajo con el freno delantero accionado.

7.14 CARBURANTE

Utilizar gasolina para automóviles de 96 a 100 octanos, o superior. Si se produjera martilleo de válvulas, probar con gasolinas de distintas marcas o con un octanaje distinto. Capacidad del depósito 3 litros.

7.15 FILTRO DEL CARBURANTE

El filtro del carburante está en el grifo del lado inferior del depósito. La suciedad acumulada en el filtro del carburante impide que éste fluya hacia el carburador. Por consiguiente, el mantenimiento del filtro

debe hacerse con frecuencia.
MANTENIMIENTO:
1- Vaciar el combustible del depósito en un recipiente para gasolina.
2- Desmontar la tapa del depósito quitando los dos tornillos.
3- Lavar el filtro con agua y jabón neutro. Secar, de ser posible al sol.
4- Montar de nuevo el grifo del depósito invirtiendo el orden y prestar atención a que la guarnición quede en la posición correcta.

⚠ **PELIGRO**. La gasolina es extremadamente inflamable y explosiva. Efectuar esta operación en una zona bien ventilada y con el motor apagado. No fumar ni generar llamas o chispas en el aire allí donde se descarga la gasolina o se llena el depósito.

7.16 LIMPIEZA DEL VEHÍCULO

Antes de lavar el vehículo es necesario proteger del agua las siguientes partes:
- Mando de la transmisión.
- Mando de los frenos
- Toma de aire y filtro de aire
- Boca del silenciador

No dirigir el chorro de agua directamente contra:
- Cubos de la rueda
- Perno de las horquillas
- Tubo de la dirección
- Pinzas de freno
- Capuchón de la bujía.

Después del lavado, lubricar todos los puntos que se acaban de mencionar, encender el motor y hacerlo funcionar durante unos minutos.

⚠ **ADVERTENCIA**. Limpiar la moto con el motor frio.
ADVERTENCIA. No utilizar disolventes o alcohol para limpiar la cúpula en plexiglás. Utilizar exclusivamente agua y jabón o los champús más adecuados.
ADVERTENCIA. Antes de ponerse en marcha, comprobar que los frenos funcionen perfectamente.

8. INSPECCIÓN Y CONTROL DE PUESTA A PUNTO Y PREPARACIÓN PARA LA COMPETICIÓN

⚠ **ADVERTENCIA**: TODAS LA OPERACIONES INDICADAS EN LOS PUNTO **8.1** Y **8.2** DEBEN CUMPLIRSE EXCLUSIVAMENTE POR PERSONAS ADULTAS Y COMPETENTES.

8.1 CONTROLES DIARIOS: DEBEN HACERSE SIEMPRE ANTES DE PONERSE EN MARCHA

- Aceite del motor: no hay pérdidas, el nivel es el correcto.
- Carburador: acelerador flexible que se deslice regularmente, sin rigideces.
- Líquido refrigerante: no hay pérdidas, el nivel es el correcto, apriete de las abrazaderas.
- Tapa del depósito de carburante: comprobar el apriete.
- Filtro del aire y caja del filtro: filtro sin impurezas y caja limpia de polvo.
- Frenos: vainas sin estrangulamientos y pinzas limpias de barro.
- Sillín: enganchado en su punto de encastre y tornillo bloqueado.
- Cadena: limpia, sin barro y lubricada. Control del tensado.
- Piñón: gira libremente, sin piedras ni polvo.
- Manillar: tubos de bloqueo bien apretados.
- Neumáticos: control de la presión.
- Horquilla delantera: control y limpieza.
- Dirección: control del juego y del apriete del tubo.

8.2 CONTROLES PERIÓDICOS: DEBEN HACERSE ANTES DE CADA CARRERA Y TRAS LA PUESTA EN GARAJE	INSPECCIÓN - LIMPIEZA - REGULACIÓN			Frecuencia sustitución	APARTADO	ANUNCIO DE PELIGRO
	después de 1 carrera 1 hora	después de 3 carreras 3 horas	después de 9 carreras 9 horas			
CADENA DE TRANSMISIÓN	👁 🛢 ☜			6 horas	7.11	⚠ **EP** (punto 7.11)
PIÑÓN Y CORONA	👁 ☜			9 horas	7.11	⚠ **EP**(punto 7.11)+**M**
RODILO DE LA CADENA	👁 ☜					
CUBRECADENA-DESLIZADOR DE CADENA	👁 ☜					
REGULACIÓN DE LOS FRENOS	👁 ☜				7.9	⚠ **A** (punto 7.9)
PINZA DEL FRENO	👁 ☜				7.9	⚠ **A** (punto 7.9)
PASTILLAS DE LOS FRENOS	👁 ☜			6 horas	7.9	⚠ **A** (punto 7.9)
MANDO DEL GAS	👁 ☜				7.7	⚠ **A** (punto 7.7)
CABLES DE MANDO DEL GAS	👁 ☜			18 horas	7.7	⚠ **A**(punto 7.7)+**M**
FILTRO DE AIRE	☜ **F**			6 horas	7.2	⚠ **A** (punto 7.2)
PRESIÓN DE INFLADO DE LOS NEUMÁTICOS	👁 ☜				7.10	⚠ **A** (punto 7.10)
COJINETES DE LOS CUBOS DE LAS RUEDAS	👁 ☜			18 horas		⚠ **M**
TENSADO DE LOS RADIOS DE LAS RUEDAS	👁 ☜					
ACEITE DEL MOTOR	👁 🛢			3 horas	7.3	
JUEGO DEL TUBO DE DIRECCIÓN	👁 ☜					⚠ **M**
COJINETES DE DIRECCIÓN	👁 ☜				7.13	⚠ **M**
HORQUILLAS DELANTERAS	👁 ☜					⚠ **M**
HORQUILLÓN TRASERO	👁 ☜					
TUBO DE ALIMENTACIÓN	👁 ☜			18 horas		
FILTRO DE GASOLINA					7.15	⚠ **EP** (punto 7.15)
JUEGO VÁLVULAS	👁 ☜					
CARBURADOR	👁 ☜					⚠ **M**
BUJÍA	👁 ☜			6 horas		
CAPUCHÓN DE LA BUJÍA	👁 ☜			18 horas		
SISTEMA ELÉCTRICO	👁 ☜					⚠ **M**
SISTEMA DE ESCAPE	☜			36 horas		⚠ **M**
SILENCIADOR	☜			18 horas		
GRUPO TÉRMICO				36 horas		⚠ **M**
PISTÓN				18 horas		⚠ **M**
SEGMENTO				18 horas		⚠ **M**
CÁRTER DEL MOTOR						⚠ **M**
EJE MOTOR				36 horas		⚠ **M**
COJINETES DE BANCADA				18 horas		⚠ **M**
SERIE DE COJINETES DE MOTOR				18 horas		⚠ **M**
EMBRAGUE	👁 ☜			9 horas		
TUERCAS-PERNOS-ELEMENTOS DE FIJACIÓN	👁 ☜					

👁 : INSPECCIONAR O REGULAR

☜ : LIMPIEZA

🛢 : LUBRICACIÓN

☜ **F**: LIMPIAR EL FILTRO DEL AIRE DESPUÉS DE CADA CARRERA EN LUGARES CON MUCHO POLVO

⚠ **EP**: PELIGRO

⚠ **A**: ADVERTENCIA

⚠ **M**: ATENCIÓN: ESTAS OPERACIONES DEBEN REALIZARSE POR PARTE DE PERSONAS COMPETENTES

BUJÍA STANDARD

Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC

JUEGO VÁLVULAS ADMISIÓN Y ESCAPE

0,15 MM. / 0,006 in

9.CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	XP 4T CROSS	XP 4T Racing CROSS	XP 4T Racing 14"/12" Wheels CROSS	XP 4T MOTARD
Motor Polini	monociíndrico de 4 tiempos			
Refrigeración	aire			
Diámetro interior y carrera	52,4x49,5			
Cilindrada	107			
Relación de compresión	9,6:1			
Carburador	Mikuni 22			
Encendido	electrónico			
Alimentación	gasolina verde			
Bujía	Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG ATC			
Arranque	kick starter			
Embrague	centrífugo en baño de aceite			
Chasis	de acero			
Freno delantero	hidráulico ø 200 mm			
Freno trasero	hidráulico ø 150 mm			
Neumático delantero	2.50x12"	2.50x12"	60/100-14"	90/90-10"
Neumático trasero	2.75x10"	2.75x10"	80/100-12"	90/90-10"
Transmisión	4 marchas			
Suspensión delantera	horquilla hidráulica ø 33 mm			
Suspensión trasera	monoamortiguador hidráulico			
Capacidad depósito	3 litros			
Peso en vacío	60 kg		62,7	60kg
Altura del sillín	725 mm		775mm	725mm
Distancia entre ejes	1061 mm		1113mm	1061mmS

9.1 TABLA DE PARES DE APRIETE PIEZAS DEL CHASIS Y PARTE CICLISTA	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	sellador líquido para roscas
Perno rueda delantera	M12	50	5	37	
Espárrago de fijación perno delantero	M8	20	2	14,8	
Tornillos de fijación manillar	M8	20	2	14,8	
Perno rueda trasera		60	6	44,40	
Perno motor-horquillón	M14	50	5	37	
Perno motor delantero	M12	25	2,5	18,5	
Tornillos placa sup. e inf. horquilla	M8	20	2	14,8	
Tornillos discos de freno	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
Tuerca caña de dirección	M20	80	8	59,2	
Virola regulador caña de dirección		6	0,6	4,44	

TABLA DE PARES DE APRIETE PIEZAS MOTOR N.m / Lbf . ft	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	sellador líquido para roscas
Tuercas de la culata	M6	10	1	7,40	
Tuerca eje motor lado embrague	M12	60	6	44,4	LOCTITE 270
Tuerca eje motor lado encendido	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
Tuerca engranaje conducido		18	1,8	13,32	
Bujía		10	1	7,40	

Los valores de par mencionados son para los puntos de apriete más importantes.
Si un determinado par no aparece en la lista, utilizar los valores estándar que se dan a continuación.

VALORES DE PAR ESTÁNDAR	N.m	Kgf.m	Lbf.t
Perno y tuerca de 5 mm	6	0,6	4,44
Perno y turca de 6 mm	10	1	7,40
Perno y tuerca de 8 mm	25	2,5	18,50
Perno y tuerca de 10 mm	45	4,5	33,30
Perno y tuerca de 12 mm	55	5,5	40,70

10. RECAMBIOS

Aconsejamos utilizar siempre recambios originales POLINI Motori.

⚠ **PELIGRO**. El uso de recambios no originales puede ser perjudicial para el buen funcionamiento de la minicross/
minimotard, así como para la seguridad del usuario que la conduce.

11. PUESTA EN GARAJE

La puesta en garaje del vehículo, en caso de que se deje de usar la minimoto durante un período de tiempo prolongado, requiere:
- el vaciado del depósito de la gasolina separando el tubo de la gasolina del grifo. Traer un contenedor para líquidos inflamables y abrir el grifo dejando salir la gasolina

⚠ **ADVERTENCIA**. No fumar ni generar llamas o chispas en el aire cuando se vacia el depósito.

12. FORMACIÓN E INFORMACIÓN

Para un uso correcto de la minimoto, es necesario leer atentamente el manual y atenerse escrupulosamente a las indicaciones. Se debe prestar particular atención a los puntos de este manual señalados con los símbolos de **PELIGRO** y **ADVERTENCIA**.
En caso de uso por parte de un menor de 14 años, será conveniente instruir al joven piloto sobre los riesgos derivados de un uso indebido de la minicross/minimotard, e informarle acerca del uso correcto de los dispositivos de seguridad que se deben adoptar siempre, como el casco y demás prendas protectoras indicadas en el apartado **6**. GUÍA SEGURA: CONDICIONES DE USO DE LA MINICROSS/MINIMOTARD.
No se aconseja su uso a menores que no sepan andar en bicicleta.
Es siempre conveniente que el joven piloto reciba de una persona competente las nociones fundamentales de conducción.
Por ejemplo, los menores de 14 años deben ser advertidos de los peligros derivados de los órganos en movimiento o de las partes calientes de la minicross/minimotard. A los menores de 14 años se les prohibirá además efectuar las operaciones de mantenimiento indicadas en el capítulo **7**.

DEUTSCH

INHALTSVERZEICHNIS

HINWEIS
VIELE ANWEISUNGEN WERDEN BEWUSST MEHRMALS IN DEN VERSCHIEDENEN ABSCHNITTEN WIEDERHOLT, UM DIE BEDEUTUNG DER WARN- UND GEFAHRENHINWEISE ZU UNTERSTREICHEN. DIE WARTUNG DES MOTORS DARF AUSSCHLIESSLICH VON EINER ENTSPRECHEND QUALIFIZIERTEN WERKSTATT DURCHGEFÜHRT WERDEN.

Bevor Sie mit Ihrem Motorrad losfahren, sollten Sie unbedingt diese Bedienungs- und Wartungsanleitung lesen. Das Handbuch enthält wichtige Informationen die dazu beitragen, leichte und schwere Sach- und Personenschäden und Unfälle - auch mit Todesfolge - zu vermeiden. Für ein sicheres Fahren ist es unverzichtbar, dass Sie Ihr Fahrzeug vorher korrekt einstellen und gut kennen lernen. Nur so können Sie das Fahren im Gelände so richtig genießen.

WICHTIGE HINWEISE
DIESES MOTORRAD WURDE AUSSCHLIESSLICH FÜR DEN EINSATZ IN WETTRENNEN ENTWORFEN UND HERGESTELLT. DAS FAHREN AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST VERBOTEN! LAUT GELTENDER GESETZGEBUNG IST DER GEBRAUCH DIESES MOTORRADS AUSSCHLIESSLICH BEI ORGANISIERTEN WETTRENNEN UND SPORTVERANSTALTUNGEN AUF GESCHLOSSENEN- UND PRIVATEN PISTEN ERLAUBT, DIE VON DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN GENEHMIGT WORDEN SIND (AMBULANZ, FEUERWEHR, usw.)

PERSONEN- UND SACHTRANSPORTE SIND VERBOTEN.
NUR FÜR FAHRER OHNE BEIFAHRER. Dieses Minicross / Minimotard wurde nur für einen Fahrer entworfen.
BITTE BEACHTEN
DIESES FAHRZEUG DARF NUR VON VOLLJÄHRIGEN ODER KINDERN UNTER AUFSICHT EINES ERFAHRENEN ERWACHSENEN BENÜTZT WERDEN!

DAS VORLIEGENDE HANDBUCH MUSS AUFMERKSAM DURCHGELESEN WERDEN!
Das Handbuch nennt besondere Situationen bezüglich Gefahren, gefährlichen Ereignissen und Situationen, verursacht durch die Bedienung und Wartung des Minicross/Minimotards: Laut Punkt 3, Vorschrift UNI EN 1050:1998 sind diese Situationen wie folgt bestimmt:
SCHÄDEN: physische Verletzung und / oder Schäden verursacht an Gesundheit oder Gütern
GEFÄHRLICHES EREIGNIS: das Ereignis, das einen Schaden verursachen kann

Vor dem Gebrauch oder der Wartung des Minicross/Minimotards, muss das vorliegende Handbuch aufmerksam gelesen werden. Beachten Sie die Passagen, welche mit den Symbolen ⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS** oder **VORSICHT** gekennzeichnet sind.

WICHTIG: Dieses Handbuch gehört zum minicross/Minimotard und muss auch beim Weiterverkauf beim Fahrzeug bleiben.

FÜR DEN NEUEN BESITZER. Sie haben sich für den Kauf eines Minicross/Minimotards von Polini entschieden und gehören damit jetzt auch zur Familie der Motorradfahrer und Motorradbesitzer.

⚠ **VORSICHT!** Das Minicross / Minimotard Polini ist ein leistungsstarkes Motorrad für Wettrennen, bei dessen Konstruktion die neueste Motocross-Technologie angewendet wurde. Dieses Minicross / Minimotard darf deshalb bei Rennen nur von erfahrenen Motorradfahrern gefahren werden!

Mit diesem neuen Modell wurde ein sehr leistungsstarkes Motorrad entwickelt. Um gute Ergebnisse zu erzielen, muss sich der Fahrer in ausgezeichneter körperlicher Form befinden und außerdem über großes Geschick beim Fahren verfügen. Wer zu den Gewinnern zählen will, der muss deshalb regelmäßig Fitnesstraining betreiben und mit dem Motorrad trainieren. Wir möchten, dass Sie mit Ihrem Minicross / Minimotard Polini so richtig zufrieden sind. Das Handbuch hilft Ihnen dabei, die besten Leistungen mit dem Motorrad zu erzielen und so die Voraussetzungen für die Erfolge bei Wettrennen zu schaffen.

PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG UND SICHERHEIT-SVORSCHRIFTEN
1- Die meisten tödlichen Verletzungen bei Motorradunfällen sind Kopfverletzungen. Deshalb beim Fahren **IMMER einen HOMOLOGIERTEN STURZHELM** tragen! Beim Fahren sollten möglichst auch Knie- und Ellbogenschoner (bescheinigt laut Vorschrift **EN 1621-1 / 1997**) getragen werden. Tragen Sie Motorradkleidung, geschlossene Schuhe mit abreibbeständiger Sohle.
2- Der Auspuff wird beim Fahren sehr heiß und bleibt auch nach Abstellen vom Motorrad noch für eine gewisse Zeit heiß. Auf keinen Fall die heißen Teile vom Auspuff berühren. Verbrennungsgefahr! Motorradkleidung tragen, die die Beine vollständig bedecken!
3- Auf keinen Fall weite Kleidungsstücke tragen, die sich an den Hebeln, den Fußrastern, der Antriebskette oder den Rädern verfangen können!
4- Schützt eure Umwelt!

⚠ **VORSICHT!** VERÄNDERUNGEN AM MINICROSS/MINIMOTARD SOWIE DIE ENTFERNUNG VON ORIGINALTEILEN KÖNNEN DEN SICHEREN GEBRAUCH DES FAHRZEUGES BEEINTRÄCHTIGEN UND ILLEGAL SEIN. ALLE ÖRTLICHEN UND NATIONALEN VORSCHRIFTEN MÜSSEN BEACHTET WERDEN!

DIESES MOTORRAD WURDE ENTWICKELT FÜR FAHRER MIT GEWICHT UNTER:
- 100 Kg. FÜR MODELL MINICROSS
- 100 Kg. FÜR MODELL MINIMOTARD

Damit Ihre Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, sollten Sie ausschließlich Originalersatzteile von Polini Motori verwenden, die auch das Beste für Ihr Motorrad sind. Zu Informationszwecken und um das Bestellen von Ersatzteilen zu vereinfachen, tragen Sie bitte hier die Daten Ihres Motorrads ein:

MODELL: ....

HUBRAUM: ....

REIFEN: Vorne .... Hinten ....

FAHRGESTELLNUMMER: ....

CODE: .... GEWICHT: ....

POSITION DER FAHRGESTELLNUMMER

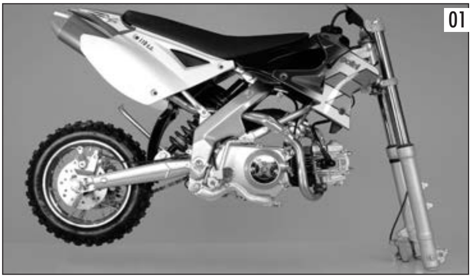
Die Fahrgestellnummer Ihres Fahrzeugs ist vorne am Fahrgestell auf der rechten Seite des Lenkerschafts eingeprägt.



1. MONTAGEANLEITUNG VOR DER BENUTZUNG

Das Motorrad wird für den Transport teilweise zerlegt und muss vor Gebrauch erst wieder korrekt zusammen gebaut werden. Nach dem Auspacken sind deshalb eine Reihe von Kontrollen und Montagearbeiten erforderlich. Für eine korrekte Montage ist es wichtig, dass Sie sich genau an unsere Montageanleitung halten. Gehen Sie beim Zusammenbauen des Motorrads bitte wie folgt vor:

1- Das Motorrad auspacken (Bild 1).


01

2- Im Karton finden Sie alle für die Montage notwendigen Teile:

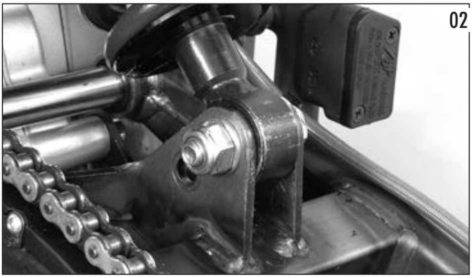
MINICROSS/MINIMOTARD POLINI	1 STK.
UNTERLEGSCHEIBE 6X18X1 (UNI 6593)	4 STK.
PLASTIKSCHELLE	1 STK.
FEDER FÜR FUSSRASTE	2 STK.
SCHRAUBE TCEI M8X20 (UNI 5931)	6 STK.
SCHRAUBE TCEI M8X40 (UNI 5931)	2 STK.
SCHRAUBE TB M6X16 (ISO 7380)	4 STK.
SCHRAUBE M8X18 (für Ständer) (ISO 7380)	1 STK.
RECHTE / LINKE FUSSRASTE	2 STK.
STECKACHSE VORDERRAD	1 STK.
SELBSTSICHERNDE MUTTER M8 (UNI 7473)	4 STK.
SCHRAUBE TCEI M8X30 (UNI 6593)	4 STK.
BÜGELSCHRAUBE LENKER	2 STK.
LENKER MIT HANDPROTEKTOREN	1 STK.
VORDERRAD MIT SCHEIBE	1 STK.
VORDERES SCHUTZBLECH	1 STK.
SCHALTHEBEL	1 STK.
FU_RASTERTRÄGER	1 STK.
NUMMERNTAFEL	1 STK.
MUTTER M5	2 STK.
SCHRAUBE M5X10	2 STK.
SCHRAUBE M5X30	1 STK.
BREMSEKABELFÜHRUNG	1 STK.
SEITENSTÄNDER	1 STK.
FEDER FÜR SEITENSTÄNDER	1 STK.
BEDIENUNGS- UND WARTUNGSHANDBUCH	1 STK.
CE ÜBEREINSTIMMUNGSZEUGNIS	1 STK.

-Für das Minimotard Modell, finden Sie diese anderen Ersatzteilen:

UNTERLAGSSCHEIBE 6x13x1,5	2 STK.
SCHRAUBE TCEI M6X20	2 STK.
SCHRAUBE TCEI M8X65	4 STK.
FUßRASTERSCHUTZ UNTEN RECHTS/LINKS	2 STK.
FUßRASTERSCHUTZ OBEN RECHTS/LINKS	2 STK.
SCHRAUBE TPSEI M5X20	2 STK.
SEITENKUGELGRIFF Ø 35	2 STK.
KUGELGRIFFBUCHSE Ø 35	2 STK.
LENKERDISTANZSTÜCK	2 STK.

3- Zuerst den hinteren Stossdämpfer montieren und dazu die Sechskantschraube M 10x40 und die beiden Unterlegscheiben mit der Mutter M10 verwenden. Dabei kommt eine Unterlegscheibe auf die Seite der Mutter und eine auf die Seite der Schraube. Die Teile befinden sich bereits vormontiert am Federbein (Bild 2) (siehe Tabelle **9.1**).

4- Die Bremsbeläge der vorderen Zange abrücken, mit der Hilfe eines Zahnschlüssels.

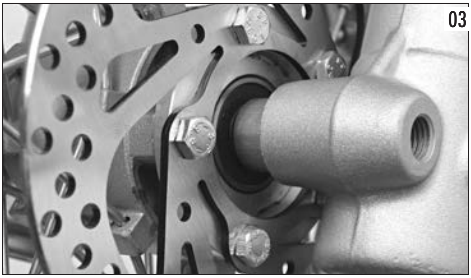

02

GEFÄHRLICHES EREIGNIS. Nach der Montage der Bremssättel unbedingt Bremshebel am Lenker wiederholt betätigen um die

Bremsbeläge in die richtige Position zu bringen. Bevor Sie das Fahrzeug starten kontrollieren Sie die Funktion der Bremsen.

5- Das Vorderrad montieren und dazu die entsprechende Steckachse verwenden (Bild 3).
6- Die Steckachse einsetzen und mit einem Drehmomentesschlüssel anziehen (siehe Tabelle **9.1**) (Bild 4).

03



04



7- Die Klemmschraube der Steckachse mit einem Drehmomentesschlüssel anziehen (siehe Tabelle **9.1**) (Bild 5).

05



8- Den Vorderreifen und den Hinterreifen aufpumpen (siehe Kap. **7.10**)

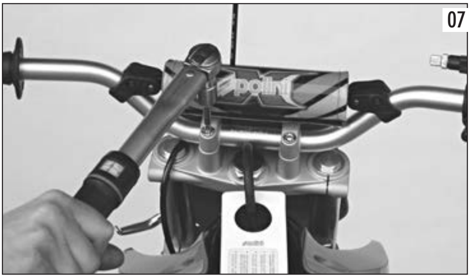
	VORNE	**HINTEN**
Minicross	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

9- Das Schutzblech mit den 4 Schrauben und den dazugehörigen TB M6X16 Unterlegscheiben montieren (Bild 6). Die Nummerntafel montieren und die Bremsleitung in den dazugehörigen Sitz einstecken.
10- Das Verpackungsband der Pumpe der Vorderbremse abschneiden. Dann den Lenker montieren und ihn dazu mit den beiden Bügelschrauben und den vier Inbusschrauben M8x30 an der oberen Gabelbrücke befestigen (siehe Tabelle **9.1**) (Bild 7).

06



07



11- Den Gasdrehgriff abmontieren, den Gaszug wie auf Bild 8 anbringen und den Griff wieder verschließen (siehe Abb. **7.7**).
12- Den Hebel der Vorderbremse anbringen und den Bügelbolzen mit den dazugehörenden Schrauben befestigen (Bild 9) (siehe Abb. **7.9**).

08



09



13- Den Killschalter montieren und mit der Schelle am Lenker befestigen (Bild 10)


10

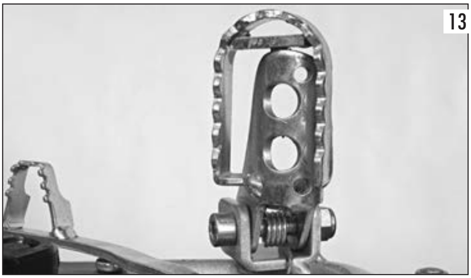
14- Den Hebel der Kupplung anbringen und mit der Einstellschraube den Hub des Hebels einstellen (Bild 11) (siehe Abb. **7.8**)

15- Den Fußrasterträger mit den 4 Schrauben M8X20 an den Motor montieren. Danach den Träger mit 2 Schrauben M8X20 und 2 selbstsichernden Muttern am Rahmen befestigen (Bild 12).

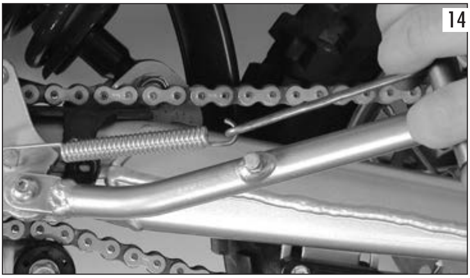

11


12

16- Die Fußraster wie auf Bild 13 mit Schrauben M8X40 und selbstsichernden Muttern montieren.

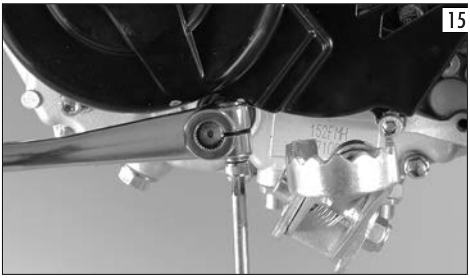

13

17- Den Seitenständer mit der Schraube M8X18 und der mitgelieferten Feder befestigen (Bild 14).


14

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**! Es wird empfohlen den Seitenständer während der Wettrennen zu entfernen, da dies sehr gefährlich sein kann!

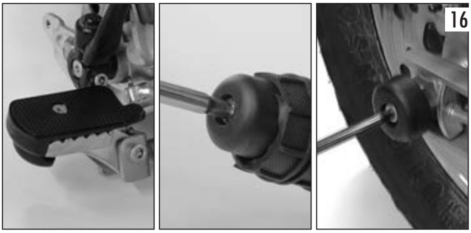
18- Den Schalthebel anbringen (Bild 15).


15

19- Das Motorrad tanken (siehe Abb. **7.14**).

20- Prüfen Sie den Motorölstand (siehe Abb. **7.3**).

21- Nur für Minimotard: die beiliegenden Fußrasteschutz, die Handprotektoren des Lenkers und die Gabelprotektoren an die hinten Radachse (Bild 16).


16

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Eine regelmäßige Wartung und eine Kontrolle vor Gebrauch des Fahrzeuges sind von entscheidender Bedeutung. Wenn Wartungs- oder Reparaturarbeiten anfallen, wenden Sie sich bitte an Ihren POLINI MOTORI Vertragshändler. Diese Fahrzeuge werden ständig weiter entwickelt und es können auch bei der Planung noch technische Veränderungen durchgeführt werden. Deshalb kann es vorkommen, dass das eigentliche Fahrzeug, die Illustrationen und der Text in diesem Handbuch in einigen Fällen nicht ganz übereinstimmen.
Die von POLINI MOTORI gelieferten Originalersatzteile bestehen aus dem gleichen Material und der gleichen Fertigung wie die Teile Ihres Minicross. Dadurch wird eine längere Lebensdauer und ein optimales Funktionieren Ihres Motorrades garantiert. Es wird empfohlen,

ausschließlich Originalersatzteile von **POLINI MOTORI** zu verwenden.

2. TRANSPORT DES MOTORRADS

Für einen sicheren und richtigen Transport des Motorrads zur Piste bitte beachten:

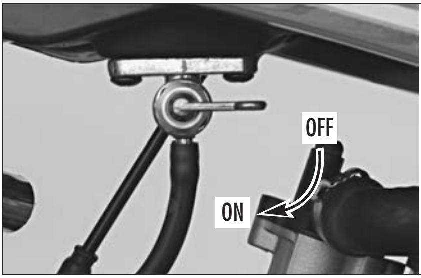
- Prüfen, dass den Tank leer ist, um Flüssigkeitsverlust zu vermeiden;
- Den Ständer auf die Waagrechte des Transportsmittels stellen;
- Das Minicross / Minimotard auf den Ständer stellen und es durch Gurten oder Seile fixieren. Beachten, dass das Minicross/ Minimotards während dem Transport immer steht.

⚠ **VORSICHT** Nie das Motorrad mit vollem Kraftstoffbehälter oder heißem Auspuff- und Motorenteilen transportieren.

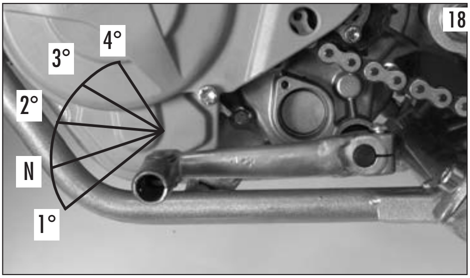
3. HANDHABUNG VOR DER BENUTZUNG DES MINICROSS/ MINIMOTARDS

⚠ **VORSICHT** Die folgenden Phasen dieses Abschnitts dürfen nur von Personen älter als 14 Jahren oder unter Aufsicht eines Erwachsenen gemacht werden.

1- Den Benzinhahn unter dem Tank auf ON stellen (Bild 17).
2- Bevor der Benutzung, prüfen Sie, dass der Motor im Position " neutral" ist (Bild 18, Gang "N")



17



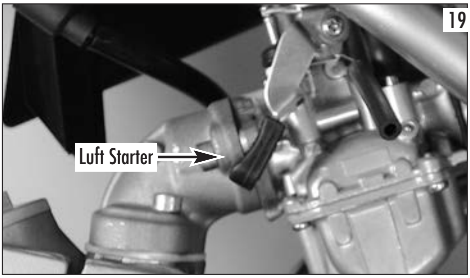
18

2- Wenn der Motor kalt ist, Choque anheben (Bild 19).

⚠ **VORSICHT**. Wenn der Motor warm ist, den wieder Choque absenken. Den Motor nicht anfassen.

4- Das Hinterrad durch das betätigen der Hinterradbremse blockieren.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Das Hinterrad dreht sich, wenn es nicht auf dem Boden steht oder mit der Bremse blockiert wird. Das versehentliche Berühren vom drehenden Rad kann zu schweren Verletzungen führen!



19

5- Den Gasdrehgriff auf ein Minimum stellen, den Kickstarter nach außen klappen und das Motorrad durch energisches herab Treten des Kickstarts starten.
6- Der Kickstarter wieder zum Motorgehäuse einklappen (Fahrstellung). Den Motor auf optimale Betriebstemperatur im Standgas erwärmen.

⚠ **VORSICHT**. Den Gasdrehgriff nicht heftig auf- oder zudrehen, da das Motorrad sonst nach vorne schnellen kann und die Gefahr besteht, dass der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert.
VORSICHT. Vor dem Losfahren muss kontrolliert werden, ob sich der Motor durch betätigen des Killschalter abschalten lässt.

4. EINFAHREN VOM FAHRZEUG

⚠ **VORSICHT**. Die folgenden Einfahrensphasen dieses Abschnitts dürfen nur von Personen älter als 14 Jahren oder unter Aufsicht eines Erwachsenen durchgeführt werden.

1- Um das Einlaufen des Motors und vom Antrieb bei Inbetriebnahme des Motorrades zu optimieren und einen zuverlässigen Fahrzeugbetrieb zu garantieren, ist ein kurzes Einfahren von entscheidender Bedeutung.

⚠ **VORSICHT**. Bei der ersten Fahrt mit Ihrem Motorrad und für ein komplettes Einfahren ist eine zweistündige Fahrt mit niedriger Drehzahl nötig. Die unten aufgeführten Sicherheitsvorschriften müssen eingehalten werden.

2- Sobald der Motor gestartet wurde, den Motor mit der kleinster Drehzahl laufen lassen, bis er die optimale Betriebstemperatur erreicht hat.
3- Beim Einfahren mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fahren. AUF KEINEN FALL SCHNELL BESCHLEUNIGEN.
4- Auch beim Fahren mit niedriger Drehzahl sollten lange und zu schwierige Strecken vermieden werden, die zu einer übermäßig starken Erhitzung vom Motor führen könnte.
5- Nach dem Einfahren und dem beachten der oben genannten Hinweise, wenden Sie sich am besten an Ihren Polini Motori Händler zur Durchführung einer Inspektion, bei der die Antriebe ausgebaut werden und der Zustand von Zündkerze, Zylinderkopf, Kolben und Zylinder kontrolliert und eventuell Zündkerze und Getriebeöl

ausgewechselt wird.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Nach dem Einfahren ist es wichtig die Muttern des Zylinderkopfes zu kontrollieren. Sie können sich lockern. (siehe Tabelle **9.1**).

5. MOTORENAUSSETZER

Um den Motor auszuschalten drücken Sie auf den roten Killschalter (Bild 10)

6. SICHERES FAHREN: HINWEISE FÜR DEN GEBRAUCH VOM MINICROSS/MINIMOTARD

⚠ **VORSICHT**: MINDERJÄHRIGE UNTER 18 JAHREN DÜRFEN NUR UNTER DER AUFSICHT EINES ERWACHSENEN MIT DEM MINICROSS / MINIMOTARD FAHREN.
VORSICHT: MINDERJÄHRIGE UNTER 14 JAHREN DUERFEN NUR NACH EINER GRÜNDLICHEN EINFÜHRUNG UND MIT VORGESCHRIEBENER SCHUTZAUSRÜSTUNG NACH VORGABE DER VORLIEGENDER ANLEITUNG MIT DEM MINICROSS/MINIMOTARD FAHREN.

Das Fahren mit dem Minicross/Minimotard von POLINI macht besondere Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz des Fahrers erforderlich. Folgende Hinweise müssen vor dem Gebrauch des Minicross/ Minimotard unbedingt beachtet werden:

1- Viele Unfälle sind auf die Unerfahrenheit des Fahrers zurückzuführen.
2- Beim Fahren der Lenker immer mit beiden Händen festhalten.
3- Beim Fahren die geeignete persönliche Schutzausrüstung tragen:
   - Immer einen STRUZHELM tragen!
   - Immer Handschuhe, Knieschützer und Ellenbogenschützer tragen, die der Norm EN 1621-1/1997 entsprechen.
   - Einen Motorradanzug oder geeignete Schutzkleidung tragen.
   - Geschlossene Schuhe tragen, die für die Witterungsbedingungen geeignet sind.
4- Mit dem Minicross/Minimotard darf nur auf Privatgelände und Rennstrecken gefahren werden. Das Fahren auf öffentlichen Straßen ist verboten!
5- Das Minicross/Minimotard verfügt nicht über eine eigene Beleuchtung. Das Fahren mit dem Minimotorrad ist deshalb nur bei guter Sicht und auf Privatgelände mit ausreichender Beleuchtung (auch künstlicher Beleuchtung) erlaubt.
6- Das Minicross/Minimotard eignet sich nicht zum Fahren bei schlechten Wetterbedingungen wie Regen, Hagel, starkem Wind, Schnee und glattem Untergrund.
7- Das Fahren mit dem Minicross/Minimotard nach Alkohol- und Drogenkonsum oder bei eingeschränkter Zurechnungsfähigkeit ist verboten!
8- Für Personen mit einem Gewicht von mehr als 100 Kg. Für Modell Minicross und 100 Kg. für Modell Minimotard ist das Fahren mit dem Minimotorrad verboten.
9- Das Minicross/Minimotard darf ausschließlich von einer Person gefahren werden.

DAS FAHREN MIT DEM MINICROSS/MINIMOTARD OHNE GRÜNDLICHES LESEN VOM BEDIENUNGS- UND WARTUNGSHANDBUCH IST VERBOTEN!

7. WARTUNG UND EINSTELLUNG

ACHTUNG. DIE WARTUNGSHANDLUNGEN DÜRFEN NUR VOM ERFAHRENEN ERWACHSENEN GEMACHT WERDEN. WENN DIE FOLGENDEN BESCHRIEBENEN ABSCHNITTEN NICHT VERSTÄNDLICH SIND, ODER WENN DAS MOTORRAD AUßERORDENTLICHE WARTUNG ERFORDERT, WENDEN SIE AN DIE FACHKRÄFTE BEI DER POLINI MOTORI VERKÄUFER ODER HÄNDLERN, DIE NUR ORIGINALE ERSATZTTEILEN VERWENDEN. DIE FOLGENDEN PUNKTEN DES HANDBUCH SORGFÄLTIG DURCHLESEN UND BEFOLGEN.

Unter der Wartung und den für eine optimale Einstellung des Fahrzeugs notwendigen Arbeiten werden die täglichen Kontrollen vor dem Starten des Motorrads empfohlen. Die Wartungsabstände und die Art der Wartungsarbeiten können den entsprechenden Tabellen **8.1** und **8.2** entnommen werden.

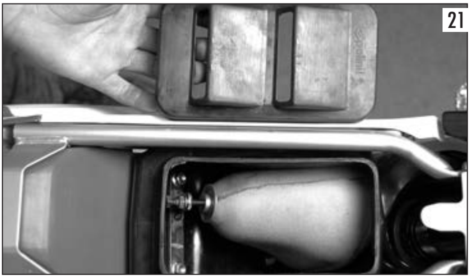
7.1 ABMONTIEREN DER SITZBANK

Die Schraube abschrauben. Die Sitzbank leicht anheben und in Richtung vom hinteren Schutzblech abziehen (Bild 20). Um die Sitzbank wieder anzubringen, muss der vordere Haken der Sitzbank in die Schraube auf dem Tank gesteckt werden. Dann die Sitzbank in den Rahmen einsetzen. Sobald die Sitzbank richtig positioniert ist, muss die Sitzbank durch di Schraube festgehalten werden.


20

7.2 AUSBAUEN UND REINIGEN VOM LUFTFILTER

Eine der Ursachen für eine schlechte Motorleistung ist ein verstopfter Luftfilter. Den Luftfilter wie folgt reinigen:
- Die Sitzbank lösen (siehe Abschnitt **7.1**).
- Den Deckel vom Filterfach entfernen (Bild 21).


21

- Den Luftfilter herausnehmen und mit warmem Wasser und Neutralseife auswaschen (Bild 22)
- Den Luftfilter mit Wasser ausspülen, abtrocknen und dann mit Filteröl befeuchten.

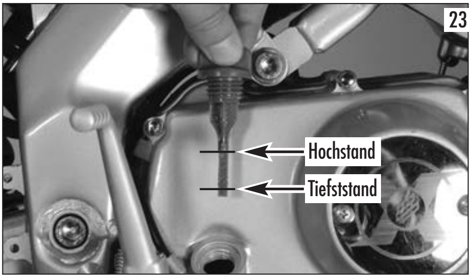


22

⚠ **VORSICHT**. Sollte der Filter eine große Menge Staub und andere Verunreinigungen enthalten, muss er durch einen neuen ersetzt werden.
VORSICHT. Ein verschmutzter Luftfilter beeinträchtigt die Luftversorgung des Motors und dadurch auch die Motorleistung. Wenn ein abgenutzter Luftfilter nicht ausgewechselt wird, können Staubpartikel in den Motor gelangen und den normalen Verschleiß von Kolbenring und Zylinder beschleunigen.

7.3 KONTROLLE DES ÖLSTANDES AM MOTOR

Das Motorrad in Fahrtstellung bringen.
- Den Deckel der Ölstandsanzeige an der seitlichen Verkleidung lösen (Bild 23).
- Kontrollieren, ob das Öl zwischen Höchstölstand (MAX) und Tiefstölstand (MIN) steht. Auf keinen Fall unten Tiefstölstand gehen. Die Einfüllung vom Tiefstölstand zur Tiefstölstand ist von 50 gr.

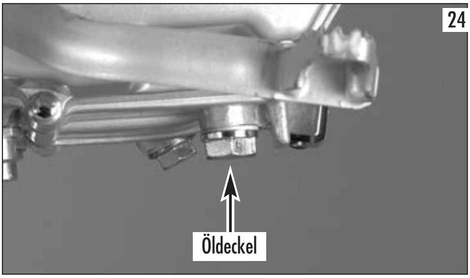


23

7.4 ÖLWECHSEL AM MOTOR

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Den Öldeckel auf keinen Fall aufdrehen, solange der Motor noch warm ist. Verbrennungsgefahr!

Das Motorrad in Fahrtstellung bringen.
- Den Ölablassdeckel unten an der Verkleidung abschrauben (Bild 24) und das Öl ablassen.
- Das Altöl nicht wegschütten! Altöl muss umweltgerecht bei einer Sammelstelle für Sondermüll entsorgt werden.
- Den Ablassdeckel wieder aufschrauben. 600 g Motoröl für automatische Übertragungen "Typ SAE 20W50" einfüllen. Ausschließlich Öl der Güteklasse API SF oder SG benutzen



24

7.5 EINSTELLEN VOM LEERLAUF

Der Leerlauf wird bei warmem Motor eingestellt. Den Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff laufen lassen und die Reglerschraube rechts am Vergaser auf- bzw. zudrehen, bis die Drehzahl vom Motor so niedrig wie möglich und gleichzeitig regelmäßig ist (Bild 25).

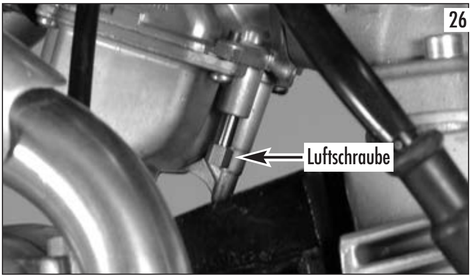


25

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Das Hinterrad dreht sich, wenn es nicht auf dem Boden steht oder mit der Bremse blockiert wird.
Das versehentliche Berühren vom drehenden Rad kann zu schweren Verletzungen führen.

7.6 EINSTELLEN DER LUFTSCHRAUBE

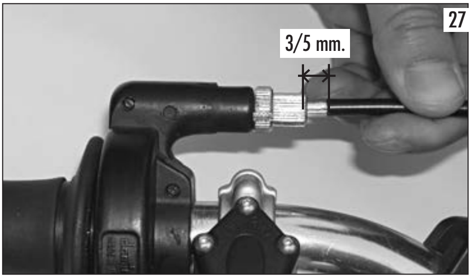
Die Luftschraube muss eingestellt werden um bessere Leistung aus dem Leerlauf heraus zu erreichen.
- Bei schlechter Gasannahme (zu fettes Gemisch) die Luftschraube weiter herausdrehen.
- Die Luftschraube hineindrehen wenn der Motor nur sehr langsam wieder in die Leerlaufdrehzahl zurück geht (zu mageres Gemisch) (Bild 26).



26

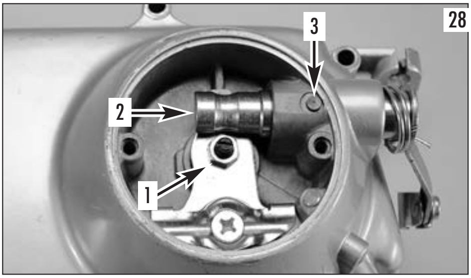
⚠ **VORSICHT**. Die Regelschraube ist neben der Antriebeinheit. Verbrennungsgefahr!

7.7 GASDREHGRIFF
Sicherstellen, dass der Gasdrehgriff immer gut funktioniert und dass der Gaszug ein Spiel von 3-5 mm hat. Wenn das Spiel größer ist, muss es an der Reglerschraube eingestellt werden, die sich am Vergaser oder am Gasdrehgriff befindet (Bild 27).



⚠ **VORSICHT**. Wenn die hier beschriebenen täglichen Kontrollen und die außerordentlichen Wartungen nicht korrekt durchgeführt werden, kann es zu schweren Schäden am Fahrzeug und zu schweren Unfällen kommen.

7.8 EINSTELLUNG DER KUPPLUNG
Wenn die Kupplungseinstellung (Bild 11) nicht befriedigend ist, können Sie diese durch die Einstellschraube (1) unter dem Kupplungsverkleidungsdeckel (Bild 28) weiter einstellen.



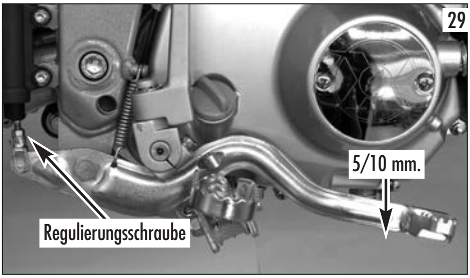
⚠ **VORSICHT**. Die Kupplungswelle (2) regelmäßig mit Fett schmieren, damit sie nicht fest frisst. Dazu den Kupplungsverkleidungsdeckel samt Dichtung, die Welle und den Stift (3) abmontieren und alles schmieren.

7.9. EINSTELLUNG DER HYDRAULISCHEN BREMSENANLAGE UND DER BREMSBELÄGEN
Dieses Modell ist mit einer hydraulischen Vorder- und Hinterbremse ausgestattet. Sind die Bremsbeläge abgenutzten, senkt den Stand der Bremsflüssigkeit. Aus diesem Grund muss auch die Abnutzung der Bremsbeläge periodisch kontrolliert werden.

⚠ **VORSICHT.** Überprüfen Sie bei der Zugabe der Bremsflüssigkeit zuerst, dass der Tank waagerecht zum Boden ist um ein Vergießen der Flüssigkeit zu vermeiden

⚠ **VORSICHT.** Wenn der Bremsschlauch schlecht platziert ist oder mit drehenden Teilen in Berührung kommt, kann die Bremswirkung stark beeinträchtigt werden, was zu schweren Unfällen führen kann! Um den optimalen Wirkungsgrad zu erreichen, benötigt die Bremsenanlage eine gewisse Einfahrzeit, in der die Bremsen mit Umsicht mindestens hundert Mal betätigt werden sollten. Anschließend ist eine weitere Feineinstellung der Bremsen und eine Kontrolle vom Anzug der Schrauben notwendig.

Zum Einstellen vom Lauf des hinteren Bremspedals muss an der Schraube gedreht werden, die sich am Stift vom Pumpenelement der Bremsenpumpe befindet. Sobald die Bremse für den Fahrer optimal eingestellt ist, die Gegenmutter auf dem Gewindestift anziehen (Bild 29).Prüfen Sie visuell die Abnutzung Ihrer Bremsbeläge durch das Rad. Sind die Bremsbeläge auch nur an einem Punkt auf weniger als 1mm abgenutzt, sollten Sie beide Beläge ersetzen. Sicherstellen, dass keine Bremsflüssigkeit aus undichten Stellen austritt. Kontrollieren, Sie die Bremsschläuche und die Fuge auf Risse oder angegriffene Stellen.



⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS!** Er dürfen ausschließlich Öl für hydraulische Bremsenanlagen DOT 4 verwendet werden. Es darf nur Öl aus ungeöffneten Packungen verwendet werden!

⚠ **VORSICHT.** Die in der Bremsenanlage enthaltene Bremsflüssigkeit beschädigt nicht nur die lackierten Teile, sondern ist auch gesundheitsschädlich und darf nicht mit Augen oder Haut in Berührung gebracht werden. Bei Unfällen bitte umgehend einen Arzt aufsuchen. Die Bremsflüssigkeit sollte alle zwei Jahre ausgewechselt werden. ALTÖL NICHT WEGSCHÜTTEN, SONDERN UMWELTGERECHT ENTSORGEN!
VORSICHT. Die Bremszange regelmäßig mit Druckluft sauber machen. Wie oft die Bremszange sauber gemacht werden muss, hängt von den Witterungsbedingungen und dem Gebrauch ab, der vom Motorrad gemacht wird. Den Verschleiß des Reibungsmateriales von der Bremsbelägen prüfen. Wann die Dicke des Reibungsmateriales unter 1mm ist, wechseln Sie die Bremsbelägen aus.
VORSICHT. Die Einstellung der Bremsenanlage mit heißen Bremsscheiben nicht machen

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Nach der Montage der Bremssättel unbedingt Bremshebel am Lenker wiederholt betätigen um die Bremsbeläge in die richtige Position zu bringen. Bevor Sie das Fahrzeug starten kontrollieren Sie die Funktion der Bremsen.

7.10 REIFENDRUCK
Den Reifendruck häufig kontrollieren und gegebenenfalls regulieren. Der Reifendruck muss bei kalten Reifen gemessen werden. Der Reifendruck variiert je nach Gewicht vom Fahrer und Rennstrecke.

	VORNE	HINTEN
Minicross	1,3 BAR - 18,9 PSI	1,3 BAR - 18,9 PSI
Minimotard	1,5 BAR - 21,8 PSI	1,8 BAR - 26,1 PSI

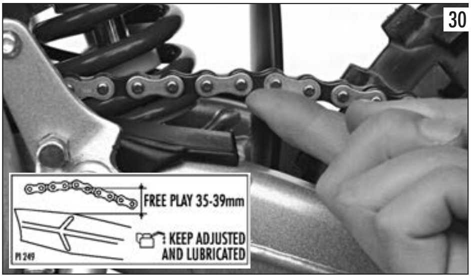
⚠ **VORSICHT**. Der Reifendruck variiert je nach Gewicht vom Fahrer, Rennstrecke, Luft- und Asphalttemperatur.

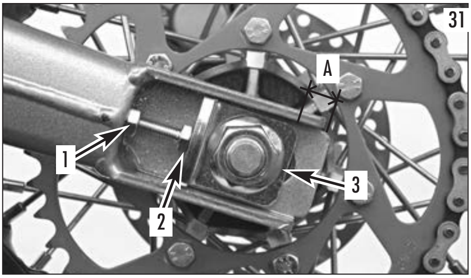
7.11 ANTRIEBSKETTE

Die Antriebskette vom Motor ist sehr wichtig und macht deshalb eine besondere Pflege und Wartung erforderlich.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Nicht mit den Fingern zwischen Kette und Zahnkranz fassen!

1- Die Kettenspannung kontrollieren. Das Motorrad muss senkrecht stehen und es darf kein Druck auf das Motorrad ausgeübt werden. Die Kettenspannung an der auf Bild 30 angegebenen Stelle kontrollieren. Kontrollieren, ob der auf dem Bild angegebene Abstand von 35/39 mm eingehalten wird. Anderenfalls die Kette einstellen (Bild 31).

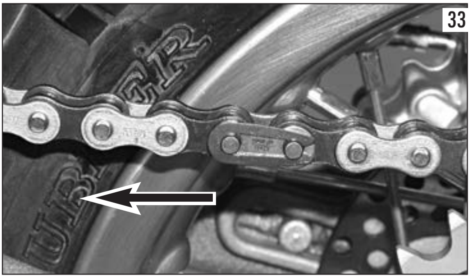




- Die Mutter der Hinterachse "3" lösen.
- Die Gegenmuttern "1" lösen und den Kettenspanner "2" gegen den Uhrzeigersinn drehen, um den Durchhang zu verkleinern, bzw. im Uhrzeigersinn, um den Durchhang zu vergrößern. Die Hinterränder der Achsenplatten ausrichten und auf beiden Seiten der Radgabel den Abstand "A" zwischen Radgabel und Platte kontrollieren.
- Die Mutter der Hinterachse "3" anziehen (Siehe Tabelle **9.1**) (Bild 32)
- Die Spannung der Kette erneut kontrollieren und die Kette gegebenenfalls nochmals nachspannen.
- Den Kettenspanner "2" langsam gegen den Uhrzeigersinn aufdrehen, bis er die Achsenplatte berührt. Dann den Kettenspanner mit einem Schraubenschlüssel festhalten und gleichzeitig die Gegenmutter "1" anziehen.



2- Beim Kettenspannen immer den Abnutzungsgrad von Zahnkranz und Ritzel kontrollieren.
3- Die Kette muss immer geschmiert werden, auch nach dem Waschen des Motorrads. Verschmutzungen müssen mit Diesel entfernt werden. Zum pflegen der Kette sollte Schmierspray verwendet werden, das den Verschleiß deutlich reduziert und den Wirkungsgrad vom Antrieb erhöht.
4- Sollte die Kette ersetz werden, bitte beachten, dass der Klipp vom Kettenschloss so eingesetzt werden muss, dass die geschlossene Seite vom "U" in Laufrichtung der Kette zeigt (Bild 33).



⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Auf keinen Fall eine neue Kette auf deutlich abgenutztem Ritzel und Zahnkranz montieren und umgekehrt. Wenn das Rad nicht korrekt ausgerichtet ist, kommt es zu übermäßigem Verschleiß und die Stabilität vom Fahrzeug wird beeinträchtigt. **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Wenn die Kette reißt oder von den Zahnrädern springt, kann sie sich um das Ritzel wickeln und das Hinterrad blockieren. Dadurch kann es zu schweren Unfällen und Verletzungen kommen!

7.12 EINSTELLUNG HINTERES STOSSDÄMPFERS

Der am neuen Fahrzeug montierte Stossdämpfer wurde bereits mit den Standardwerten eingestellt.
WARTUNG:
1- Kontrollieren, ob die Feder defekt oder ausgeleiert ist.
2- Kontrollieren, ob die Aufhängung problemlos funktioniert und dazu das Fahrzeug hinten hochfedernd lassen.
3- Kontrollieren, ob die Stossdämpferwelle verbogen ist und ob Öl aus undichten Stellen austritt.
4- Seitlich gegen das Hinterrad drücken um zu kontrollieren, ob die Lager der Gabel abgenutzt sind. Wenn sich eine seitliche Bewegung feststellen lässt, müssen die Lager ausgewechselt werden.

7.13 EINSTELLUNG VORDERE RADGABEL
Die am neuen Fahrzeug montierte Radgabel wurde bereits mit den Standardwerten eingestellt.
WARTUNG:
1- Sicherstellen, dass die Staubdeckel sauber und nicht mit Schlamm oder Staub verschmutzt sind.
2- Kontrollieren, ob Öl aus undichten Stellen austritt. Beschädigte Staubdeckel müssen vor Gebrauch des Fahrzeugs ausgewechselt werden.
3- Vor dem Losfahren sollte die vordere Radgabel immer kurz kontrolliert werden. Die Radgabel dazu bei angezogener Handbremse hochfedernd lassen.

7.14 KRAFTSTOFF
Benzin für Autos mit einer Oktanzahl an der Pumpe von 96-100 oder mehr verwenden. Wenn der Motor klopft, eine andere Benzinmarke oder eine andere Oktanzahl verwenden. Fassungsvermögen vom Tank: 3 Liter.

7.15 KRAFTSTOFFFILTER
Der Kraftstofffilter befindet sich im Benzinhahn unten am Tank. Wenn der Filter verschmutzt ist, wird dadurch der Benzinfluss behindert. Der Filter muss deshalb häufig kontrolliert werden!
WARTUNG:
1- Den Kraftstoff aus dem Tank in einen Benzinkanister ablassen.
2- Den Benzinhahn vom Tank abmachen und dazu die beiden Schrauben aufdrehen.
3- Den Filter mit Wasser und Neutralseife waschen. Am Besten an der Sonne trocknen lassen.
4- Den Benzinhahn wieder am Tank anbringen und dabei darauf achten, dass die Dichtung richtig sitzt.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS**. Benzin ist hochgradig entflammbar und explosiv! Den Kraftstofffilter deshalb nur an einem gut belüfteten Standort und bei abgeschaltetem Motor ausbauen! In den Bereichen, in denen Benzin umgefüllt oder Fahrzeuge getankt werden, sind Rauchen, offenes Feuer und Funken streng verboten!

7.16 REINIGEN DES FAHRZEUGS
Vor dem reinigen des Motorrads müssen folgende Teile vor Wasser geschützt werden:
- Gasdrehgriff
- Bremshebel
- Luftansaugöffnung und Luftfilter
- Stutzen vom Auspufftopf

Den Wasserstrahl nicht auf folgende Teile richten:
- Radnaben
- Radgabelbolzen
- Lenkerschaft
- Bremszangen
- Zündkerzenstecker

Nach dem Waschen müssen alle oben genannten Stellen geschmiert werden. Danach den Motor starten und einige Minuten lang laufen lassen.

⚠ **VORSICHT**. Diese Handlungen nur mit kaltem Motor durchführen.
VORSICHT. Das Plastikstücke auf keinen Fall mit Lösungsmitteln oder Alkohol sauber machen. Ausschließlich Wasser, Seife oder Autoshampoos verwenden.
VORSICHT. Vor dem Losfahren die Bremsen auf ihre Funktionstüchtigkeit hin überprüfen!

8. INSPEKTION, FEINEINSTELLUNG UND VORBEREITUNG FÜR WETTRENNEN

⚠ **VORSICHT**. DIE HANDLUNGEN WIE IN DER PUNKTEN **8.1** UND **8.2** DÜRFEN NUR VOM ERFAHRENEN ERWACHSENEN DURCHEFÜHRT WERDEN.

8.1 TÄGLICHE KONTROLLEN: MÜSSEN IMMER VOR DEM LOSFAHREN DURCHGEFÜHRT WERDEN
- Motoröl: keine undichten Stellen, Ölstand kontrollieren ;
- Vergaser: flexibler Gasdrehgriff, der sich frei drehen lässt;
- Tankdeckel: fest zugedreht;
- Luftfilter und Filtergehäuse: Filter sauber und Gehäuse staubfrei;
- Bremsen: Bremsbacken lassen sich frei bewegen, Zangen frei von Schmutz;
- Sitzbank: eingehakt, sitzt richtig in der Position, ist mit der Schraube blockiert;
- Kette: frei von Schmutz, abgeschmiert, Kettenspannung kontrolliert;
- Ritzel: dreht sich frei, nicht mit Steinen oder Staub verschmutzt;
- Lenker: Blockierschäfte gut angezogen;
- Reifen: Reifendruck kontrollieren;
- Vordere Radgabel: kontrollieren und reinigen;
- Lenkung: Spiel vom Schaft kontrollieren.

8.2 REGELM. KONTROLLEN: VOR JEDEM WETTRENNEN UND NACH LÄNGERER AUSSERBETRIEBNAHME	INSPKTION - REINIGUNG - REGELUNG			ERSATZ. HÄUFIGKEIT	KAPITEL	VORSICHT - GEFÄHRLICHES EREIGNIS
	NACH 1 WETTR. 1 H	NACH 3 WETTR. 3 H	NACH 9 WETTR. 9 H			
ANTRIEBSKETTE	👁 🛢 ✋			6 stunden	7.11	⚠ **GE** (punkt 7.11)
RITZEL UND ZAHNKRANZ	👁 ✋			9 stunden	7.11	⚠ **GE**(punkt 7.11)+**M**
KETTENROLLE	👁 ✋					
KETTENSCHUTZ-KETTENSCHLITTEN	👁 ✋					
BREMSEN EINSTELLEN	👁 ✋				7.9	⚠ **V** (punkt 7.9)
BREMSZANGE	👁 ✋				7.9	⚠ **V** (punkt 7.9)
BREMSBELÄGE	👁 ✋			6 stunden	7.9	⚠ **V** (punkt 7.9)
GASDREHGRIFF	👁 ✋				7.7	⚠ **V** (punkt 7.7)
GASZUG	👁 ✋			18 stunden	7.7	⚠ **V**(punkt 7.7)+**M**
LUFTFILTER	✋ **F**			6 stunden	7.2	⚠ **V** (punkt 7.2)
REIFENDRUCK	👁 ✋				7.10	⚠ **V** (punkt 7.10)
LAGER RADNABEN	👁 ✋			18 stunden		⚠ **M**
SPEICHENSPANNUNG RÄDER	👁 ✋					
MOTORÖL	👁 🛢			3 stunden	7.3	
SPIEL LENKERSCHAFT	👁 ✋					⚠ **M**
LAGER LENKUNG	👁 ✋				7.13	⚠ **M**
VORDERE RADGABEL	👁 ✋					⚠ **M**
HINTERE RADGABEL	👁 ✋					
KRAFTSTOFFSCHLAUCH	👁 ✋			18 stunden		
KRAFTSTOFFFILTER					7.15	⚠ **GE** (punkt 7.15)
VENTILSPIEL	👁 ✋					
VERGASER	👁 ✋					⚠ **G**
ZÜNDKERZE	👁 ✋			6 stunden		
ZÜNDKERZENSTECKER	👁 ✋			18 stunden		
ELEKTRISCHE ANLAGE	👁 ✋					⚠ **G**
AUSPUFF	✋			36 stunden		⚠ **G**
AUSPUFFTOPF	✋			18 stunden		
ZYLINDER				36 stunden		⚠ **G**
KOLBEN				18 stunden		⚠ **G**
KOLBENRING				18 stunden		⚠ **G**
MOTORGEHÄUSE						⚠ **G**
ANTRIEBSWELLE				36 stunden		⚠ **G**
HAUPTLAGER				18 stunden		⚠ **G**
LAGERSERIE MOTOR				18 stunden		⚠ **G**
KUPPLUNG	👁 ✋			9 stunden		
MUTTERN-SCHRAUBENBOLZEN-BEFESTIGUNGSELEMENTE	👁 ✋					

👁 : KONTROLLIEREN ODER EINSTELLEN

✋ : REINIGEN

🛢 : ABSCHMIERUNG

✋ **F**: DEN LUFTFILTER NACH JEDEM RENNEN AUF STAUBIGER PISTE SAUBER MACHEN.

⚠ **GE**: GEFÄHRLICHES EREIGNIS WIE IM HANDBUCH

⚠ **V**: VORSICHT WIE IM HANDBUCH

⚠ **G**: GEFAHR: DIE REPARATUREN DÜRFEN NUR VON VERTRAGSHÄNDLERN DURCHGEFÜHRT WERDEN

STANDARD ZÜNDKERZE
Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC

ABLASS- UND EINLASSVENTILSPIEL
0,15 MM. / 0,006 in

9. TECHNISCHE DATEN	XP 4T CROSS	XP 4T Racing CROSS	XP 4T Racing 14"/12" Wheels CROSS	XP 4T MOTARD
Motor	Einzylinder 4T			
Kühlung	Luft			
Bohrung und lauf	52,4x49,5			
Hubraum	107			
Verdichtungsverhältnis	9,6:1			
Vergaser	Mikuni 22			
Zündung	Elektronisch			
Kraftstoff	Bleifreies Benzin			
Zündkerze	Champion Z9Y - NGK C7HSA - LG A7TC			
Zündung	Kick Starter			
Kupplung	Mechanisch betätigte Mehrscheiben Ölbadkupplung			
Rahmen	aus Stahl			
Vordere bremse	Hydraulisch Ø 200			
Hintere bremse	Hydraulisch Ø150 mm			
Vorderreifen	2,50x12"	2,50x12"	60/100-14"	90/90-10"
Hinterreifen	2,75x10"	2,75x10"	80/100-12"	90/90-10"
Antrieb	4 Speed			
Vordere aufhängung	hydraulische Radgabel Ø 33 mm			
Hintere aufhängung	einstellbarer hydraulische Stossdämpfer			
Fassungsvermögen tank	3 Liter			
Leergewicht	60 Kg.		62,7 Kg.	60 Kg.
Höhe sitzbank	725 mm.		775 mm.	725 mm.
Achsabstand	1061 mm.		1113 mm.	1061 mm.

9.1 TABELLE ANZUGSDREHMOMENT KLEINTEILE RAHMEN UND RÄDER

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	gewinde-verschluss
Vorderer radbolzen	M12	50	5	37	
Befestigungsschraube vorderer bolzen	M8	20	2	14,8	
Befestigungsschrauben lenker	M8	20	2	14,8	
Hinterer radbolzen		60	6	44,40	
Bolzen motor-radgabel	M14	50	5	37	
Vorderer motor bolzen	M12	25	2,5	18,5	
Schrauben obere / untere gabel platte	M8	20	2	14,8	
Schrauben bremsscheibe	M6	10	1	7,4	LOCTITE 242
Mutter lenkerschaft	M20	80	8	59,2	
Stellmutter lenkerschaft		6	0,6	4,44	

TABELLE ANZUGSDREHMOMENT KLEINTEILE MOTOR N.m / Lbf . ft

	M	N.m	Kgf.m	Lbf.t	gewinde-verschluss
Muttern zylinderkopf	M6	10	1	7,40	
Mutter antriebswelle seite kupplung	M12	60	6	44,4	LOCTITE 270
Mutter antriebswelle seite zündung	M8	27	2,7	19,98	LOCTITE 242
Mutter angetriebenes rad		18	1,8	13,32	
Zündkerze		10	1	7,40	

In den Tabellen oben sind die Anzugsdrehmomente der wichtigsten Teile aufgeführt. Bei Teilen, deren Anzugsdrehmomente nicht aufgerührt sind, halten Sie sich bitte an folgende Standards:

STANDARD-ANZUGSDREHMOMENTE

	N.m	Kgf.m	Lbf.t
Schraubenbolzen und muttern mit 5 mm	6	0,6	4,44
Schraubenbolzen und muttern mit 6 mm	10	1	7,40
Schraubenbolzen und muttern mit 8 mm	25	2,5	18,50
Schraubenbolzen und muttern mit 10 mm	45	4,5	33,30
Schraubenbolzen und muttern mit 12 mm	55	5,5	40,70

10. ERSATZTEILE

Es dürfen nur Originalersatzteile von POLINI Motori verwendet werden.

⚠ **GEFÄHRLICHES EREIGNIS.** Durch die Verwendung von nicht originalen Ersatzteilen können die Funktionsweise vom Minicross / Minimotard und die Sicherheit vom Fahrer beeinträchtigt werden!

11. AUSSERBETRIEBNAHME

Wenn das Minimotorrad für längere Zeit außer Betrieb genommen wird, wie folgt vorgehen:

- Um den Benzintank zu leeren, vorübergehend der Benzinschlauch des Kraftstoffs in Richtung des Hahns abtrennen. Den Kraftstoff aus dem Tank in einen Benzinkanister ablassen.

⚠ **VORSICHT** Während des leeren des Tankes genügend abstand von Feuer und das Rauchen unterlassen.

12. EINWEISUNG UND INFORMATION

Für einen korrekten Gebrauch vom Minicross / Minimotard müssen das Handbuch aufmerksam gelesen und die darin enthaltenen Anweisungen strikt beachtet werden. Besonders aufmerksam müssen die Punkte im vorliegenden Handbuch gelesen werden, die mit den Symbolen **GEFÄHRLICHES EREIGNIS** und **VORSICHT** gekennzeichnet sind Wenn das Minimotorrad von Minderjährigen unter 14 Jahren gefahren wird, muss der jungendliche Fahrer über die Gefahren informiert werden, die bei einem unsachgemäßen Gebrauch vom Minimotorrad entstehen, sowie über die persönliche Schutzausrüstung, die immer getragen werden muss, wie der Motorradhelm und die Schutzkleidung. Nähere Informationen hierzu können Kapitel **6** SICHERES FAHREN: HINWEISE FÜR DEN GEBRAUCH VOM MINICROSS/ MINIMOTARD entnommen werden. Minderjährige, die nicht Fahrrad fahren können, dürfen nicht mit dem Minimotorrad fahren. Jugendliche Fahrer sollten in jedem Fall von einer kompetenten Person in die Grundregeln für ein sicheres Fahren eingewiesen werden. Minderjährige unter 14 Jahren müssen auf die Gefahren durch drehende oder heiße Teile vom Minimotorrad hingewiesen werden. Die in Kapitel **7** angegebenen Wartungsarbeiten dürfen nicht von Minderjährigen unter 14 Jahren durchgeführt werden.

- Caratteristiche tecniche ed estetiche possono essere soggette a modifiche senza preavviso.
- Specifications and esthetic characteristics are subject to be changed without notice.
- Caracteristiques techniques et esthetiques peuvent être modifiées sans préavis.
- Las caracteristicas tecnicas y esteticas están sujetas a modificaciones sin previo aviso.
- Technische und ästhetische Merkmale können ohne vorherige Benachrichtung geändert werden.

polini motori® trasforma il meglio in "massimo"

TRASMISSIONE PRIMARIA XP 4T 110 c.c.

Per il montaggio del kit trasmissione primaria, è necessario smontare completamente il motore per sostituire l'albero primario del cambio con il nuovo albero, avente l'estremità adatta al calettamento del nuovo gruppo frizione. Durante lo smontaggio, porre la massima attenzione al posizionamento dei vari rasamenti interposti tra gli ingranaggi. Rimontare i vari ingranaggi seguendo la sequenza inversa a quella seguita allo smontaggio; rimontare i segeer tra gli ingranaggi, facendo attenzione a non allargarli eccessivamente durante il calettamento e verificando poi che siano correttamente montati nelle loro sedi. Lubrificare abbondantemente l'accoppiamento albero/ingranaggi per evitare grippaggi degli stessi al primo riavvio del motore. Assemblati i carter centrali, iniziare con il montaggio del pignone primario (28) sull'albero motore, utilizzando il distanziale standard (STD), (disegno A). Utilizzare l'apposita rondella di sicurezza dentellata (29), facendo attenzione che le tre alette entrino nelle scanalature dell'ingranaggio (28); chiudere lo speciale dado in dotazione (30) alla coppia di 150 Nm (15 kg m), piegare le alette della rondella di sicurezza (29) in corrispondenza degli intagli sul dado (30). Montare il distanziale sagomato (34), sull'albero primario (33) facendo attenzione che copi correttamente gli spazi presenti sul carter motore; procedere poi con il cuscinetto reggispinta (35) ed i distanziali (36-37) seguendo lo schema indicato sul disegno. Completare con la campana frizione (4) ed il distanziale (38). Oliare leggermente i dischi della frizione prima del montaggio. Posizionare le quattro molle frizione (8) nel loro alloggiamento, appoggiare lo spingidisco (7) e chiudere progressivamente in modo uniforme le quattro viti (9) M6 alla coppia di 10 Nm (1 kg m). Inserire l'alberino comando frizione (11) nell'alloggiamento sul carter (1) ruotandolo leggermente per favorire l'inserimento dell'OR (12); montare la vite di fermo (13) umettandola leggermente con frenafiletti (disegno B). Montare all'interno del suo alloggiamento sul coperchio frizione (1) il puntalino di spinta (10), controllando che appoggi contro la spinetta presente sull'alberino di comando della frizione (11); verificare il movimento del puntalino ruotando l'alberino comando frizione. Montare il coperchio frizione sul motore usando le apposite spine di centraggio (39) (disegno C). Sostituire il distanziale motore (disegno D) con il fermafilo frizione (32), che si alloggia all'interno del telaio sulla vite di fissaggio del motore, orientando il foro in direzione della levetta frizione (14). Assemblare la levetta frizione (14) e la relativa molla (17); montare il nuovo cavo frizione e chiudere il morsetto in una posizione tale che rimanga un gioco di circa 4/8 mm sulla leva di comando. Eseguire la regolazione finale del gioco leva 4/6 mm, agendo sul registro leva sul manubrio. Montare la molla (21) e il filtro dell'olio (19) con il foro centrale rivolto verso l'esterno posizionando gli anelli OR di tenuta (22-23-25) sull'apposito distanziale (20) (disegno C). Ricordiamo che tutti i componenti in movimento devono essere lubrificati prima del montaggio. Riempire il carter con 0.85 l. di olio motore sintetico di buona qualità (vedere il manuale di manutenzione della moto); il coperchio frizione è dotato di una spia di livello, il livello max corrisponde alla linea rossa all'interno dell'oblò d'ispezione; non lasciare mai scendere il livello sotto il bordo inferiore dell'oblò.
É inoltre fondamentale alla prima accensione dopo il rimontaggio, che il motore ruoti qualche minuto al minimo per far si che l'olio motore abbia il tempo di riempire il filtro e quindi raggiungere la pressione ottimale di funzionamento. Se viene usato il freno posteriore con comando meccanico (44), è necessario saldare la boccola fermaguaina in dotazione (45) sull'attacco portapedane (disegno E). Smontare la staffa portapedane dal motore prima di eseguire la saldatura, in modo da evitare che la scarica elettrica della saldatrice possa danneggiare l'apparato elettronico della motocicletta (accensione e centralina).

Coppie di serraggio raccomandate: Viti M6 - 10 Nm   Dado albero motore M14x1.25 - 150 Nm   Vite fissaggio motore M10 - 50 Nm

POS.	DESCRIZIONE ARTICOLO	Q.tà
1	CARTER	1
2	DISCO FRIZIONE GUARNITO	5
3	DISCO IN ACCIAIO	4
4	CAMPANA FRIZIONE	1
5	MOZZO FRIZIONE	1
6	SPINGIDISCO	1
7	SPINGIDISCO FRIZIONE	1
8	MOLLA FRIZIONE	4
9	VITE TCEI M6 X 25	4
10	PUNTALINO	1
11	ALBERINO COMANDO FRIZIONE	1
12	OR114 d=11,11 s=1,78 NBR70	1
13	VITE TSPEI M6X14	1
14	LEVETTA FRIZIONE	1
15	VITE TCEI M5 X 25	1
16	DADO M5 AUTOBL.	1

POS.	DESCRIZIONE ARTICOLO	Q.tà
17	MOLLA LEVA FRIZIONE	1
18	COPERCHIETTO FILTRO OLIO	1
19	FILTRO OLIO	1
20	DISTANZIALE ADATTATORE FILTRO OLIO	1
21	MOLLA FILTRO OLIO	1
22	OR2056 d=14,00 s=1,78 NBR70	1
23	OR2081 d=20,35 s=1,78 NBR70	1
24	VITE TCBEI M6 X 14	2
25	OR 3150 d=37,77 s=2,62 VITON70	1
26	TAPPO OLIO	1
27	OR	1
28	PIGNONE PRIMARIO	1
29	RONDELLA SAGOMATA FERMA DADO ALBERO MOT.	1
30	DADO COMPLETO ALBERO MOTORE	1
31	MOLLA A TAZZA PER DADO ALBERO MOTORE	1
32	FERMACAVO FRIZIONE	1

POS.	DESCRIZIONE ARTICOLO	Q.tà
33	ALBERO PRIMARIO CAMBIO	1
34	DISTANZIALE ESTERNO ALBERO PRIMARIO	1
35	GABBIA ASSIALE A RULLINI AXK1730	1
36	RALLA PER REGGISPINTA AS1730	1
37	DISTANZIALE	1
38	DISTANZIALE	1
39	SPINA DI CENTRAGGIO	2
40	GUARNIZIONE COPERCHIO FRIZIONE	1
41	GUARNIZIONE CENTRALE CARTER MOTORE	1
42	VITE TCEI M6 X30 ZINCATA	7
43	VITE TCEI M6 X70 ZINCATA	1
44	PEDALE FRENO	1
45	FERMAFILO FRENO CARTER TRASM. PRIM.	1
46	TRASMISSIONE FLESSIBILE COMANDO FRIZIONE	1
47	MORSETTO PER TRASMISSIONE FLESSIBILE	1
48	ANELLO IN NYLON BIANCO PER TRASM. FLESSIBILE	1

- - - MAIN TRANSMISSION XP 4T 110 c.c. - - -

To mount the main transmission kit you first need to remove the engine completely in order to replace the main gear shaft with the new shaft whose end is splined for the new gear unit.
Make a note of the exact position of the various shims between the gears when removing the engine. Return each gear in the reverse order; return the snap rings between the gears taking care not to expand them too much when keying these and then check that they fit into their seats properly. Lubricate the shaft/gear coupling generously to avoid the risk of the gears seizing when the engine starts again. Having assembled the central sump, fit the primary pinion (28) on the engine shaft using the standard spacer (STD), (drawing A). Use the toothed safety washer provided (29), making sure that the three tongues enter the grooves on the gears (28); tighten the special nut provided (30) with 150 Nm torque (15 kg m), fold the tongues on the safety washers (29) into the notches on this nut (30). Fit the shaped spacer (34) on the main shaft (33), making sure that it covers the spaces on the engine casing properly; then add the thrust bearing (35) and the spacers (36-37) following the instructions on the drawing. Complete assembly with the clutch container (4) and the spacer (38). Sparingly oil the clutch discs before mounting these.
Place the four clutch springs (8) in their seat, then the disc pusher (7) and finally tighten all four M6 screws (9) in turn with 10 Nm torque (1 kg m). Fit the clutch drive shaft (11) in its seat in the casing (1), turning it slightly to make it easier to fit the OR (12); add the set screw (13), having first applied a little glue (drawing B). Fit the thrust cap (10) in its seat in the clutch cover (1), making sure that it sits properly against the pin on the clutch drive shaft (11); check that the cap moves properly by turning the clutch drive shaft. Secure the clutch cover on the engine using the centring pins provided (39) (drawing C). Replace the engine spacer (drawing D) with the clutch cable stop (32), which sits inside the chassis on the engine fixing screw, turning the hole so that it faces the direction of the clutch lever (14). Mount the clutch lever (14) and spring (17); fit the new clutch cable and then close the clamp so that there's about 4-8 mm clearance for the drive lever. Tune the lever clearance (4-6 mm), using the lever control on the handlebars. Fit the spring (21) and oil filter (19), making sure that the central hole faces the outside and place the ORs (22-23-25) on the relevant spacer (20) (drawing C). Please note that all moving parts must be lubricated before being assembled. Fill the oil sump with 0.85 l good quality synthetic engine oil (see bike maintenance manual); the clutch cover is fitted with an oil level with a red line for the max level inside the inspection window. Never let the oil level drop below the bottom edge of this window. You must also let the engine idle for a few minutes the first time you start it after reassembling all the parts to ensure that the engine oil fills the filter and so reaches its optimal working pressure. If the rear brake is mechanically controlled (44), you need to weld the sheathing bush provided (45) onto the footboard fitting (drawing E). Remove the footboard rod from the engine before welding to avoid the risk that the electrical charge of the welding machine damages the electronics on the bike (ignition and gearcase).

Recommended tightening torques: M6 screws - 10 Nm   M14x1.25 engine shaft nut - 150 Nm   M10 engine fixing screw - 50 Nm

POS.	ITEM DESCRIPTION	Qty
1	SUMP	1
2	CLUTCH DISC WITH GASKET	5
3	STEEL DISC	4
4	CLUTCH CONTAINER	1
5	CLUTCH HUB	1
6	DISC PUSHER	1
7	CLUTCH DISC PUSHER	1
8	CLUTCH SPRING	4
9	M6 X 25 ALLEN SCREW	4
10	CAP	1
11	CLUTCH DRIVE SHAFT	1
12	OR 114 11,11X1,78 NBR70	1
13	M6X14 FLATHEAD SCREW	1
14	CLUTCH LEVER	1
15	M5 X 25 ALLEN SCREW	1
16	SELF-LOCKING M5 NUT	1

POS.	ITEM DESCRIPTION	Qty
17	CLUTCH LEVER SPRING	1
18	OIL FILTER COVER	1
19	OIL FILTER	1
20	OIL FILTER ADJUSTMENT SPACER	1
21	OIL FILTER SPRING	1
22	OR 2056 14,00 X 1,78 NBR70	1
23	OR 2081 20,35 X 1,78 NBR70	1
24	M6 X 14 SOCKET HEAD SCREW	2
25	OR 3150 37,77 X 2,62 VITON70	1
26	OIL CAP	1
27	OR	1
28	PRIMARY PINION	1
29	SHAPED ENGINE SHAFT STOP NUT SPRING	1
30	COMPLETE ENGINE SHAFT NUT	1
31	BELLEVILLE WASHER FOR ENGINE SHAFT NUT	1
32	CLUTCH CABLE STOP	1

POS.	ITEM DESCRIPTION	Qty
33	MAIN GEAR SHAFT	1
34	MAIN SHAFT EXTERNAL SPACER	1
35	AXIAL ROLLER CAGE AXK1730	1
36	FIFTH WHEEL AS1730	1
37	SPACER	1
38	SPACER	1
39	CENTRING PIN	2
40	CLUTCH COVER GASKET	1
41	ENGINE COVER CENTRAL GASKET	1
42	GALVANISED M6 X30 ALLEN SCREW	7
43	GALVANISED M6 X70 ALLEN SCREW	1
44	BRAKE PEDAL	1
45	MAIN TRANSMISSION COVER BRAKE CABLE STOP	1
46	FLEXIBLE CLUTCH DRIVE TRANSMISSION	1
47	CLAMP FOR FLEXIBLE TRANSMISSION	1
48	WHITE NYLON RING FOR FLEXIBLE TRANSMISSION	1

- - - TRANSMISSION PRIMAIRE XP 4T 110 c.c. - - -

Pour le montage du kit transmission primaire, on devra démonter entièrement le moteur pour remplacer l'arbre primaire de la boîte de vitesses par le nouvel arbre dont l'extrémité s'adapte au calage du nouveau groupe embrayage. Durant le montage, faire très attention à la position des différents rasages interposés entre les engrenages. Remonter les différents engrenages dans l'ordre inverse du démontage. Remonter les bagues seegers entre les engrenages en faisant bien attention à ne pas trop les ouvrir pendant le calage et en vérifiant si elles sont correctement montées dans leurs sièges. Lubrifier abondamment l'accouplement arbre/engrenages, afin d'éviter le grippage de ces derniers au premier redémarrage du moteur. Une fois les carters centraux en place, commencer à monter le pignon primaire (28) sur le vilebrequin à l'aide de l'entretoise standard (STD), (dessin A). Utiliser la rondelle de sécurité dentelée (29), en faisant attention à ce que les trois ailettes entrent bien dans les cannelures de l'engrenage (28); serrer l'écrou spécialement fourni (30) au couple de 150 Nm (15 kg m), plier les ailettes de la rondelle de sécurité (29) en face des crans sur l'écrou (30). Monter l'entretoise façonnée (34), sur l'arbre primaire (33) en faisant attention qu'elle corresponde exactement aux espaces présents sur le carter moteur; continuer ensuite avec le palier de butée (35) et les entretoises (36-37), comme l'indique le schéma du dessin. Compléter le montage par la cloche embrayage (4) et l'entretoise (38). Graisser légèrement les disques de l'embrayage avant le montage. Positionner les quatre ressorts embrayage (8) dans leur logement, poser le plateau de pression (7) et serrer progressivement et uniformément les quatre vis (9) M6 au couple de 10 Nm (1 kg m). Introduire l'arbre de commande de l'embrayage (11) dans son logement sur le carter (1) en le tournant légèrement pour que la bague O-ring (12) entre bien; monter la vis de blocage (13) en l'humectant légèrement de freine-filets (dessin B). Monter l'embout de butée (10) à l'intérieur de son siège sur le couvercle embrayage (1) et contrôler qu'il appuie contre la goupille de l'arbre de commande de l'embrayage (11); vérifier le mouvement de l'embout en tournant l'arbre de commande de l'embrayage. Monter le couvercle de l'embrayage sur le moteur à l'aide des goujons de centrage (39) réservés à cet effet (dessin C). Remplacer l'entretoise moteur (dessin D) par le serre-câble embrayage (32) en le plaçant à l'intérieur du châssis sur la vis de fixation du moteur et en orientant le trou en direction du levier embrayage (14). Assembler le levier embrayage (14) et le ressort relatif (17); monter le nouveau câble de l'embrayage et bloquer le serre-câble de façon à ce qu'il reste un jeu d'environ 4/8 mm sur le levier de commande. Procéder au réglage final du jeu du levier 4/6 mm en intervenant sur le réglage de la manette du guidon. Monter le ressort (21) et le filtre à huile (19), le trou central tourné vers l'extérieur, en plaçant les bagues O-ring d'étanchéité (22-23-25) sur l'entretoise (20) réservée à cet effet (dessin C). Il faut rappeler que tous les composants en mouvement doivent être lubrifiés avant d'être montés. Remplir le carter de 0.85 l d'huile moteur synthétique de bonne qualité (voir manuel de maintenance de la moto). Le couvercle de l'embrayage est équipé d'un voyant de niveau; le niveau maximum correspond à la ligne rouge à l'intérieur du hublot d'inspection; ne jamais laisser descendre le niveau au dessous du bord inférieur du hublot. Il est en outre fondamental, au premier allumage après le remontage, que le moteur tourne quelques minutes au minimum, pour faire en sorte que l'huile moteur ait le temps de remplir le filtre et d'atteindre la pression de fonctionnement optimale. Si on utilise le frein arrière à commande mécanique (44), on devra souder le serre gaine fourni (45) sur l'attache support des repose-pied (dessin E). Démonter le support repose-pied du moteur avant de souder, de façon à éviter que la décharge électrique de la soudeuse ne puisse endommager l'appareillage électronique de la moto (allumage et centrale).

Couples de serrage recommandés: Vis M6 - 10 Nm Ecrou vilebrequin M14x1.25 - 150 Nm Vis de fixation moteur M10 - 50 Nm

POS.	DESCRIPTION DE L'ARTICLE	Q.té
1	CARTER	1
2	DISQUE EMBRAYAGE GARNI	5
3	DISQUE EN ACIER	4
4	CLOCHE EMBRAYAGE	1
5	MOYEU EMBRAYAGE	1
6	PLATEAU DE PRESSION	1
7	PLATEAU DE PRESSION EMBRAYAGE	1
8	RESSORT EMBRAYAGE	4
9	VIS TCEI M6 X 25	4
10	EMBOUT	1
11	ARBRE DE COMMANDE EMBRAYAGE	1
12	OR114 11,11 X 1,78 NBR70	1
13	VIS TSPEI M6X14	1
14	LEVIER EMBRAYAGE	1
15	VIS TCEI M5 X 25	1
16	ECROU M5 AUTOBL.	1

POS.	DESCRIPTION DE L'ARTICLE	Q.té
17	RESSORT LEVIER EMBRAYAGE	1
18	COUVERCLE FILTRE A HUILE	1
19	FILTRE A HUILE	1
20	ENTRETOISE ADAPTATEUR FILTRE A HUILE	1
21	RESSORT FILTRE A HUILE	1
22	OR2056 14,00 X 1,78 NBR70	1
23	OR2081 20,35 X 1,78 NBR70	1
24	VIS TCBEI M6 X 14	2
25	OR 3150 37,77 X 2,62 VITON70	1
26	BOUCHON HUILE	1
27	OR	1
28	PIGNON PRIMAIRE	1
29	RONDELLE FAÇONNEE DE BLOCAGE ECROU VILEBREQUIN	1
30	ECROU COMPLET VILEBREQUIN	1
31	RONDELLE BELLEVILLE POUR ECROU VILEBREQUIN	1
32	SERRE-CABLE EMBRAYAGE	1

POS.	DESCRIPTION DE L'ARTICLE	Q.té
33	ARBRE PRIMAIRE BOITE A VITESSES	1
34	ENTRETOISE EXTERIEURE ARBRE PRIMAIRE	1
35	CAGE AXIALE A AIGUILLES AXK1730	1
36	PLAQUETTE D'ATTELAGE POUR PALIER DE BUTEE AS1730	1
37	ENTRETOISE	1
38	ENTRETOISE	1
39	GOUJON DE CENTRAGE	2
40	GARNITURE COUVERCLE EMBRAYAGE	1
41	GARNITURE CENTRALE CARTER MOTEUR	1
42	VIS TCEI M6 X30 ZINGUEE	7
43	VIS TCEI M6 X70 ZINGUEE	1
44	PEDALE FREIN	1
45	SERRE-CABLE FREIN CARTER TRANSM. PRIM.	1
46	TRANSMISSION FLEXIBLE COMMANDE EMBRAYAGE	1
47	SERRE-CABLE POUR TRANSMISSION FLEXIBLE	1
48	ANNEAU EN NYLON BLANC POUR TRANSM.FLEXIBLE	1

- - - TRANSMISIÓN PRIMARIA XP 4T 110 c.c. - - -

Para el montaje del kit de transmisión primaria, es necesario desmontar completamente el motor para sustituir el eje primario del cambio con el nuevo eje, cuyo extremo está adaptado para ensamblar el nuevo grupo de embrague. Durante el desmontaje, prestar la máxima atención a la posición de las láminas de ajuste interpuestas entre los engranajes. Montar de nuevo los engranajes invirtiendo el orden seguido en las operaciones de desmontaje; montar los seeger entre los engranajes, prestando atención a no ensancharlos excesivamente durante el ensamblado y asegurándose de que queden montados correctamente en sus alojamientos. Lubricar en abundancia el acoplamiento eje/engranajes para evitar el gripaje de los mismos en el momento de encender de nuevo el motor. Una vez ensamblados los cárteres centrales, comenzar con el montaje del piñón primario (28) en el eje motor, utilizando el separador estándar (STD), (diseño A). Utilizar la arandela de seguridad dentada (29), prestando atención a que las tres aletas entren en las ranuras del engranaje (28); apretar la tuerca especial servida de serie (30) con un par de 150 Nm (15 kg m), doblar las aletas de la arandela de seguridad (29) de modo que se correspondan con las entalladuras de la tuerca (30). Montar el separador perfilado (34) en el eje primario (33) prestando atención a que cubra correctamente los espacios existentes en el cárter del motor; montar entonces el cojinete de empuje (35) y los separadores (36-37) siguiendo el esquema indicado en el diseño. Completar con la campana de embrague (4) y el separador (38). Engrasar ligeramente los discos del embrague antes del montaje. Colocar los cuatro muelles del embrague (8) en su alojamiento, apoyar el plato de presión (7) y apretar progresiva y uniformemente los cuatro tornillos (9) M6 con un par de 10 Nm (1 kg m). Introducir el eje de accionamiento del embrague (11) en el alojamiento del cárter (1) girándolo ligeramente para favorecer la introducción del OR (12); montar el tornillo de bloqueo (13) humectándolo ligeramente con sellador de roscas (diseño B). Montar dentro de su alojamiento en la tapa del embrague (1) la espiga de empuje (10), controlando que se apoye contra la clavija del eje de accionamiento del embrague (11); controlar el movimiento de la espiga girando el eje de accionamiento del embrague. Montar la tapa del embrague en el motor utilizando las clavijas de centrado (39) (diseño C). Sustituir el separador del motor

(diseño D) con el retén del cable del embrague (32), que se aloja en el interior del bastidor sobre el tornillo de sujeción del motor, orientando el orificio en dirección a la palanca de embrague (14). Ensamblar la palanca de embrague (14) y su resorte (17); montar el nuevo cable de embrague y cerrar la mordaza en una posición que deje un juego aproximado de 4/8 mm en la palanca de accionamiento. Efectuar la regulación final del juego de la palanca de 4/6 mm, mediante el regulador de la palanca en el manillar. Montar el resorte (21) y el filtro del aceite (19) con el orificio central vuelto hacia fuera, colocando los anillos OR de estanqueidad (22-23-25) en el separador correspondiente (20) (diseño C). Recordamos que todos los componentes en movimiento deben ser lubricados antes del montaje. Llenar el cárter con 0.85 l. de aceite sintético de buena calidad para motores (ver el manual de mantenimiento de la moto); la tapa del embrague lleva un indicador de nivel. El nivel máximo corresponde a la línea roja dentro de la mirilla de inspección; nunca dejar que el nivel descienda por debajo del borde inferior de la mirilla.
Es además fundamental, en el momento de encender por primera vez después del montaje, dejar que el motor funcione al mínimo durante unos minutos, de modo que el aceite del motor tenga tiempo de llenar el filtro y, de ese modo, alcanzar la presión ideal de funcionamiento. Si se utiliza el freno trasero con accionamiento mecánico (44), es necesario soldar el casquillo pasacables servido de serie (45) al enganche de soporte del apoyapiés (diseño E). Desmontar el estribo de soporte apoyapiés del motor antes de efectuar la soldadura, para así evitar que la descarga eléctrica de la soldadora pueda causar daños en el aparato electrónico de la motocicleta (encendido y centralita).

Pares de apriete recomendados: Tornillos M6 - 10 Nm   Tuerca eje motor M14x1.25 - 150 Nm   Tornillo de sujeción motor M10 - 50 Nm

POS.	DESCRIPCIÓN DEL ARTÍCULO	Cant.
1	CÁRTER	1
2	DISCO DE EMBRAGUE CON GUARNICIÓN	5
3	DISCO DE ACERO	4
4	CAMPANA DE EMBRAGUE	1
5	CUBO DEL EMBRAGUE	1
6	PLATO DE PRESIÓN	1
7	PLATO DE PRESIÓN DEL EMBRAGUE	1
8	RESORTE DEL EMBRAGUE	4
9	TORNILLOS TCEI M6 X 25	4
10	ESPIGA	1
11	EJE DE ACCIONAMIENTO EMBRAGUE	1
12	OR114 11,11 X 1,78 NBR70	1
13	TORNILLO TSPEI M6X14	1
14	PALANCA DE EMBRAGUE	1
15	TORNILLO TCEI M5 X 25	1
16	TUERCA M5 AUTOBL.	1

POS.	DESCRIPCIÓN DEL ARTÍCULO	Cant.
17	RESORTE DE LA PALANCA DEL EMBRAGUE	1
18	TAPA DEL FILTRO DEL ACEITE	1
19	FILTRO DEL ACEITE	1
20	SEPARADOR ADAPTADOR FILTRO DE ACEITE	1
21	RESORTE FILTRO DE ACEITE	1
22	OR2056 14,00 X 1,78 NBR70	1
23	OR2081 20,35 X1,78 NBR70	1
24	TORNILLO TCBEI M6 X 14	2
25	OR 3150 37,77 X 2,62 VITON70	1
26	TAPA DEL ACEITE	1
27	OR	1
28	PIÑÓN PRIMARIO	1
29	ARANDELA PERFILADA BLOQUEO TUERCA EJE MOTOR	1
30	TUERCA COMPLETA EJE MOTOR	1
31	ARANDELA BELLEVILLE PARA TUERCA EJE MOTOR	1
32	SUJETA-CABLES EMBRAGUE	1

POS.	DESCRIPCIÓN DEL ARTÍCULO	Cant.
33	EJE PRIMARIO CAMBIO	1
34	SEPARADOR EXTERNO EJE PRIMARIO	1
35	JAULA AXIAL DE RODILLOS AXK1730	1
36	TEJUELO PARA COJINETE DE EMPUJE AS1730	1
37	SEPARADOR	1
38	SEPARADOR	1
39	CLAVIJA DE CENTRADO	2
40	GUARNICIÓN TAPA DEL EMBRAGUE	1
41	GUARNICIÓN CENTRAL CÁRTER MOTOR	1
42	TORNILLO TCEI M6 X30 GALVANIZADO	7
43	TORNILLO TCEI M6 X70 GALVANIZADO	1
44	PEDAL DE FRENO	1
45	RETÉN DEL CABLE DE FRENO CÁRTER TRANSM. PRIM.	1
46	TRANSMISIÓN FLEXIBLE ACCIONAMIENTO EMBRAGUE	1
47	MORDAZA PARA TRANSMISIÓN FLEXIBLE	1
48	ANILLO DE NYLON BLANCO PARA TRANSM.FLEXIBLE	1

- - - HAUPTANTRIEB XP 4T 110 ccm - - -

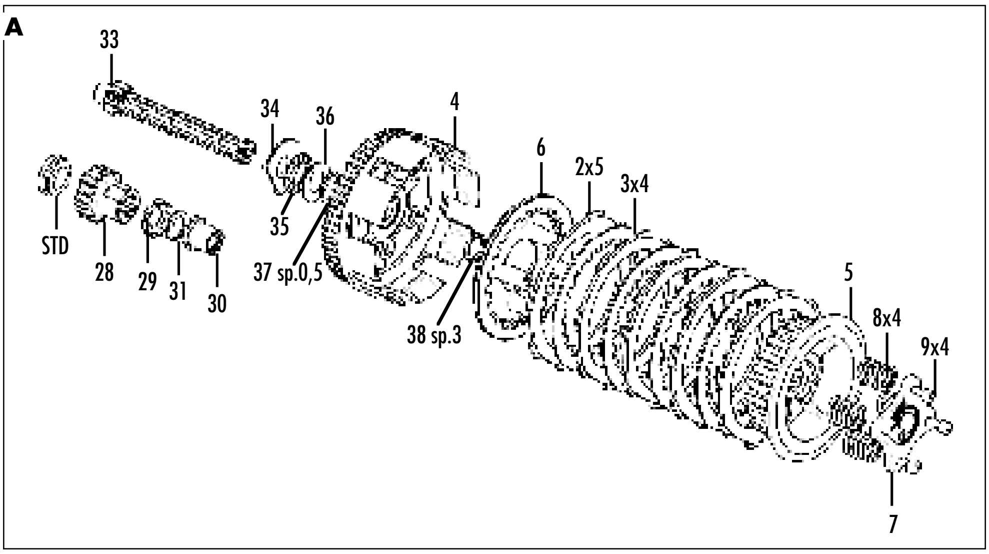
Zur Montage vom Satz mit dem Hauptantrieb muss der Motor komplett ausgebaut werden, um die Hauptantriebswelle vom Getriebe durch die neue Welle zu ersetzen, die über ein geeignetes Ende für die Verbindung mit der neuen Kupplung verfügt. Beim Ausbauen muss besonders gut auf die Positionierung der verschiedenen Ausgleichsscheiben geachtet werden, die sich zwischen den Zahnrädern befinden. Beim Einbauen der verschiedenen Zahnräder in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbauen vorgehen. Die Seeger-Ringe wieder zwischen die Zahnräder einsetzen und dabei darauf achten, dass sie bei der Verbindung nicht zu stark ausgeweitet werden. Sicherstellen, dass die Ringe korrekt in ihren Sitzen montiert sind. Die Verbindung Welle-Zahnräder reichlich schmieren, um das Festfressen beim ersten Starten vom Motor zu vermeiden. Die zentralen Gehäuse anbringen und dann mit der Montage vom Hauptritzel (28) auf der Antriebswelle beginnen. Dazu das Standardabstandstück (STD) verwenden (Abbildung A). Die gezahnte Sicherheitsunterlegscheibe (29) einsetzen und dabei darauf achten, dass die drei Laschen in den Nuten vom Getriebe (28) zu sitzen kommen. Die mitgelieferte Spezialmutter (30) mit einem Drehmoment von 150 Nm (15 kg m) anziehen und die Laschen der Sicherheitsunterlegscheibe (29) auf Höhe der Rillen an der Mutter (30) umbiegen. Das geformte Abstandstück (34) an der Hauptantriebswelle (33) anbringen und dabei darauf achten, dass es den vorhandenen Raum am Motorgehäuse korrekt abdeckt. Dann mit dem Axialdrucklager (35) und den Abstandstücken (36-37) weitermachen und dabei wie auf der Abbildung zu sehen vorgehen. Mit der Kupplungsglocke (4) und dem Abstandstück (38) die Montage beenden. Die Kupplungsscheiben vor der Montage leicht ölen. Die vier Kupplungsfedern (8) in ihren Sitz einsetzen, den Drücker (7) ansetzen und nach und nach die vier M6 Schrauben (9) gleichmäßig mit einem Drehmoment von 10 Nm (1 kg m) anziehen. Die Kupplungswelle (11) in ihren Sitz am Gehäuse (1) einsetzen und dabei leicht drehen, um das Einsetzen der O-Ring Dichtung (12) zu erleichtern. Die Feststellschraube (13) montieren und dazu etwas Schraubensicherung auf das Gewinde geben (Abbildung B). Den Druckstift (10) in seinen Sitz im Kupplungsdeckel (1) montieren und dabei kontrollieren, ob er gegen die kleine Buchse an der Kupplungswelle (11) drückt. Die Bewegung vom Druckstift prüfen und dazu die Kupplungswelle drehen. Den Kupplungsdeckel am Motor montieren und dazu die entsprechenden Zentrierstifte (39) verwenden (Abbildung C). Das Abstandstück vom Motor (Abbildung D) durch die Klemme vom Kupplungsdraht (32) ersetzen, die im Fahrgestell auf der Befestigungsschraube vom Motor untergebracht wird. Dabei das Loch so ausrichten, dass es zum Kupplungshebel (14) zeigt. Den Kupplungshebel (14) und die entsprechende Feder (17) zusammenbauen. Das neue Kupplungskabel montieren und die Klemme so schließen, dass ein Spiel von ca. 4/8 mm am Hebel bleibt. Die Endeinstellung vom Hebelspiel auf 4/6 mm durchführen und dazu den Regler vom Hebel am Lenker verstellen. Die Feder (21) und den Ölfilter (19) so montieren, dass das zentrale Loch nach außen zeigt. Dabei die O-Ring Dichtungen (22-23-25) auf das entsprechende Abstandstück (20) setzen (Abbildung C). Bitte beachten, dass alle beweglichen Teile vor der Montage geschmiert werden müssen. Das Gehäuse mit 0,85 l synthetischem Motoröl guter Qualität füllen (siehe Wartungshandbuch Motor). Der Kupplungsdeckel verfügt über eine Ölstandsanzeige. Der maximale Ölstand ist durch die rote Linie am Kontrollglas gekennzeichnet. Der Ölstand darf auf keinen Fall unter den unteren Rand vom Kontrollglas sinken. Beim ersten Einschalten vom Motor nach dem Zusammenbauen muss darauf geachtet werden, dass der Motor sich einige Minuten lang mit niedrigster Drehzahl dreht, damit das Motoröl den Filter füllen und der optimale Betriebsdruck erreicht werden kann. Wenn die Hinterradbremse mit mechanischer Steuerung (44) benützt wird, muss die mitgelieferte Buchse der Hüllenhalterung (45) an der Fußrastenhalterung angeschweißt werden (Abbildung E). Vor dem Schweißen die Fußrastenhalterung vom Motor abmontieren, damit die elektronische Ausrüstung vom Motorrad (Zündung und Steuerung) nicht durch den Schweißstrom beschädigt werden kann.

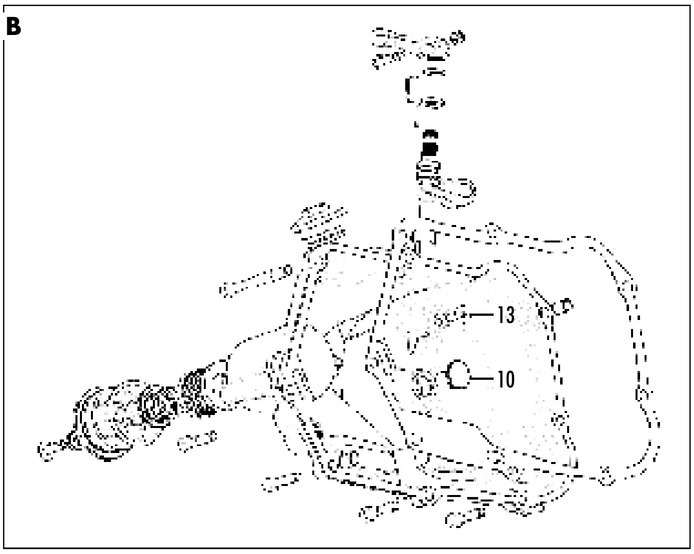
Empfohlene Anzugdrehmomente: M6 Schrauben - 10 Nm   Mutter Antriebswelle M14x1.25 - 150 Nm   Befestigungsschraube Motor M10 - 50 Nm

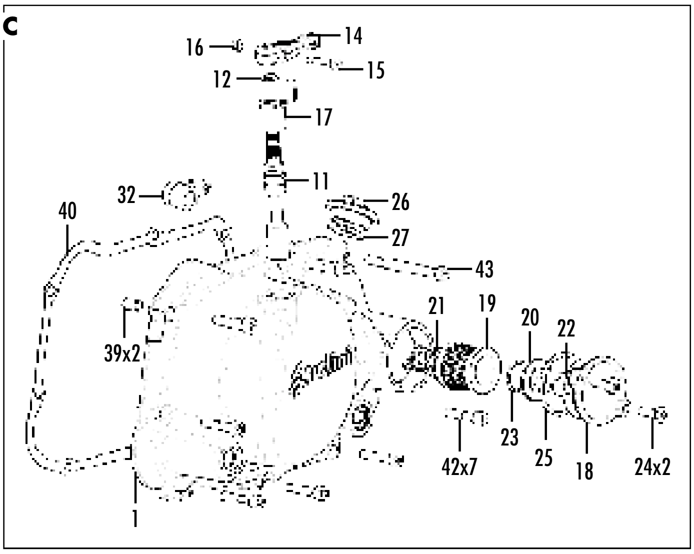
Nr.	BESCHREIBUNG ARTIKEL	Menge
1	GEHÄUSE	1
2	KUPPLUNGSSCHEIBE MIT DICHTUNG	5
3	STAHLSCHEIBE	4
4	KUPPLUNGSGLOCKE	1
5	KUPPLUNGSNABE	1
6	DRÜCKER	1
7	DRÜCKER KUPPLUNG	1
8	FEDER KUPPLUNG	4
9	SCHRAUBE TCEI M6 X 25	4
10	STIFT	1
11	KUPPLUNGSWELLE	1
12	O-RING DICHTUNG 114 11,11 X1,78 NBR70	1
13	SCHRAUBE TSPEI M6X14	1
14	KUPPLUNGSHEBEL	1
15	SCHRAUBE TCEI M5 X 25	1
16	MUTTER M5 SELBSTBLOCKIEREND	1

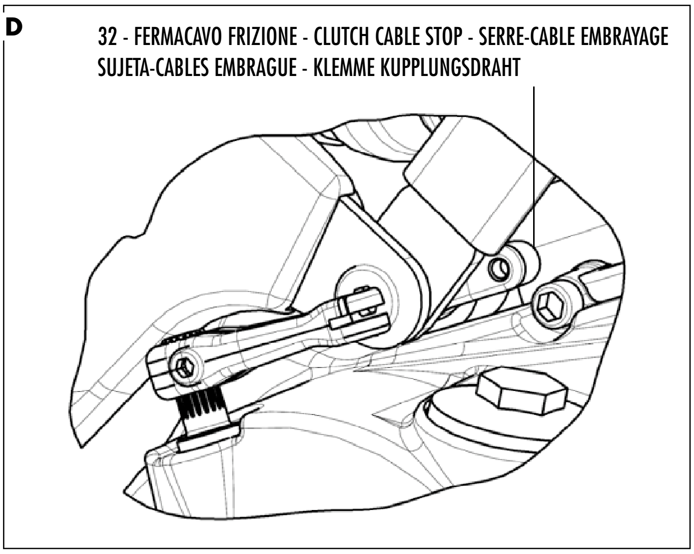
Nr.	BESCHREIBUNG ARTIKEL	Menge
17	FEDER KUPPLUNGSHEBEL	1
18	DECKEL ÖLFILTER	1
19	ÖLFILTER	1
20	PASSSTÜCK ÖLFILTER	1
21	FEDER ÖLFILTER	1
22	O-RING DICHTUNG 2056 14,00X1,78 NBR70	1
23	O-RING DICHTUNG 2081 20,35X1,78 NBR70	1
24	SCHRAUBE TCBEI M6 X 14	2
25	O-RING DICHTUNG 3150 37,77X2,62 VITON70	1
26	ÖLDECKEL	1
27	O-RING DICHTUNG	1
28	HAUPTRITZEL	1
29	GEFORMTE UNTERLEGSCHEIBE BLOCKIERUNG MUTTER VON ANTRIEBSWELLE	1
30	KOMPLETTE MUTTER ANTRIEBSWELLE	1
31	TELLERFEDER FÜR MUTTER ANTRIEBSWELLE	1
32	KLEMME KUPPLUNGSDRAHT	1

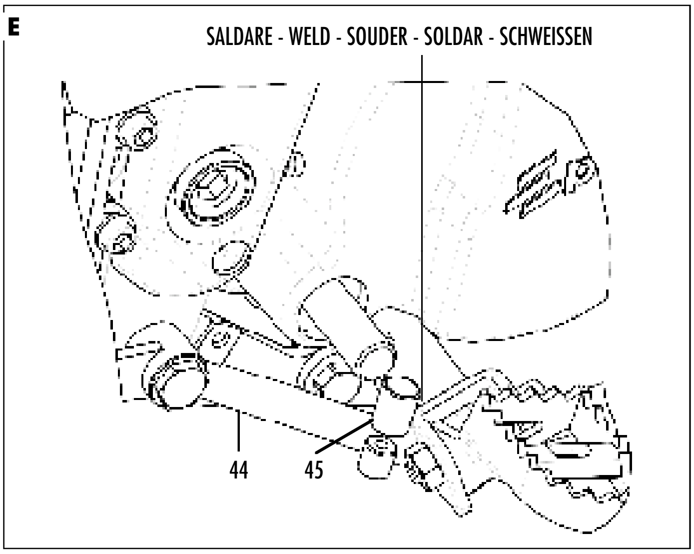
Nr.	BESCHREIBUNG ARTIKEL	Menge
33	HAUPTWELLE GETRIEBE	1
34	EXTERNES ABSTANDSTÜCK HAUPTWELLE	1
35	AXIALER ROLLENKÄFIG AXK1730	1
36	SPURPLATTE AXIALDRUCKLAGER AS1730	1
37	ABSTANDSTÜCK	1
38	ABSTANDSTÜCK	1
39	ZENTRIERSTIFT	2
40	DICHTUNG KUPPLUNGSDECKEL	1
41	ZENTRALE DICHTUNG MOTORGEHÄUSE	1
42	SCHRAUBE TCEI M6 X30 VERZINKT	7
43	SCHRAUBE TCEI M6 X70 VERZINKT	1
44	BREMSPEDAL	1
45	KLEMME BREMSDRAHT GEHÄUSE HAUPTANTRIEB	1
46	FLEXIBLER ANTRIEB KUPPLUNGSSTEUERUNG	1
47	KLEMME FÜR FLEXIBLEN ANTRIEB	1
48	WEISSER NYLONRING FÜR FLEXIBLEN ANTRIEB	1


A
33
34
36
4
6
2x5
3x4
STD
28
29
31
30
35
37 sp.0,5
38 sp.3
5
8x4
9x4
7


B
13
10


C
16
14
15
12
17
11
32
26
40
27
43
21
19
20
22
39x2
23
25
18
24x2
42x7
1


D
32 - FERMACAVO FRIZIONE - CLUTCH CABLE STOP - SERRE-CABLE EMBRAYAGE
SUJETA-CABLES EMBRAGUE - KLEMME KUPPLUNGSDRAHT


E
SALDARE - WELD - SOUDER - SOLDAR - SCHWEISSEN
44
45

polini motori® trasforma il meglio in "massimo"

PI 319

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO TESTA 4V

Il kit della testa 4V deve essere montato esclusivamente con i nostri kit cilindro 4V (cod. 119.0090 e 119.0092).
Per il montaggio del cilindro e del pistone 4V fare riferimento alle istruzioni contenute nel kit cilindro.
Prima di procedere con il montaggio definitivo della testa si consiglia di controllare:

- l'altezza di squish - con la guarnizione di base da 0,5 mm. deve essere compreso tra 0,9 e 1 mm.
- il gioco delle valvole - per l' aspirazione deve essere 0,1 mm, per lo scarico 0,15 mm.

Smontare il gruppo termico originale e togliere il tendicatena. Inserire le spine di centraggio (14) nel cilindro e sistemare la guarnizione di testa (9A).
Inserire la testa nei prigionieri, mettere le 4 rondelle di rame (9G) e serrare a pacco con i dadi ciechi in dotazione (15). Per finire di bloccare la testa al cilindro bisogna montare anche una delle viti M6x30 (13).
Procedere con il montaggio della catena e della corona distribuzione (2) sull'albero a camme (1B) usando n.3 viti M5x10 (10). Prestare la massima attenzione alla corretta fasatura della distribuzione.
Con l'albero motore in PMS e dopo il montaggio del tendicatena, la tacca sulla corona deve puntare il riferimento sulla testa (vedi foto nelle istruzioni del kit cilindro). Per alcuni tipi di motore la corona potrebbe rimanere spostata di 2-3° in avanti nel senso di marcia senza che ciò comprometta le prestazioni del kit.
Montare il coperchio catena (3) con l'o-ring (9D) usando le viti m5x16 (12).
Montare il coperchio passaggio olio (4) e la guarnizione (9F) usando le viti M5x12 (11).
Attenzione: di regola la guarnizione (9F) dovrebbe avere n.2 fori in corrispondenza degli spinotti dei bilanceri. Se la vostra guarnizione dovesse avere solo un foro, assicurarsi di montarla in modo che questo foro coincida con lo spinotto lato scarico.
Strappare i due o-ring (9E) e montarli ciascuno con il suo coperchio valvole (5) e (6) usando n.4 viti M5x10 (10).
Inserire la guarnizione (9B) nel condotto di scarico. Montare il collettore di aspirazione (7) con n.2 guarnizioni (9C) usando n.2 viti M6x30 (13). Montare la candela (8).

Coppie di serraggio raccomandate:

- dadi prigionieri (15) - 0,8 kg.m
- viti testa/cilindro e collettore aspirazione (13) - 0,8 kg.m
- viti coperchi (10), (11) e (12) - 0,4 kg.m

POS.		DENOMINAZIONE	Q.TA
1		TESTA 4V COMPLETA DI VALVOLE, ALBERO CAMME, BILANCERI	1
	1A	TESTA 4V	1
	1B	ALBERO A CAMME COMPLETO DI CUSCINETTI	1
	1C	BILANCERE ASPIRAZIONE COMPLETO DI REGISTRI	1
	1D	BILANCERE SCARICO COMPLETO DI REGISTRI	1
	1E	VALVOLA SCARICO	2
	1F	VALVOLA ASPIRAZIONE	2
	1G	RONDELLA INFERIORE MOLLA	4
	1H	PARAOLIO VALVOLA	4
	1I	MOLLA VALVOLA	4
	1J	SCODELLINO SUPERIORE MOLLA	4
	1K	SEMICONO	8
	1L	SPINOTTO	2
	1M	VITE TPSEI M5X10	2
2		CORONA CATENA DISTRIBUZIONE	1
3		COPERCHIO CATENA	1
4		COPERCHIO PASSAGGIO OLIO	1
5		COPERCHIO VALVOLE SCARICO	1
6		COPERCHIO VALVOLE ASPIRAZIONE	1
7		COLLETTORE ASPIRAZIONE	1
8		CANDELA NGK CR9E	1
9		SERIE GUARNIZIONI	1
	9A	GUARNIZIONE TESTA SP. 0,5	1
	9B	GUARNIZIONE SCARICO 33,5X26X3,5	1
	9C	GUARNIZIONE ASPIRAZIONE SP. 3	2
	9D	OR 3243 VITON (61,6X2,62)	1
	9E	COPPIA OR COPERCHI VALVOLE	1
	9F	GUARNIZIONE PASSAGGIO OLIO	1
	9G	RONDELLA RAME PRIGIONIERI	4
10		VITE TCEI M5X10	7
11		VITE TCEI M5X12	3
12		VITE TCEI M5X16	2
13		VITE TCEI M6X30	3
14		SPINA CENTRAGGIO TESTA	2
15		DADO FLANGIATO M6 CIECO	4

- - - 4V HEAD ASSEMBLING INSTRUCTIONS - - -

The 4V head kit must only be installed using our 4V cylinder kit (code 119.0090 and code 119.0092).
See the instructions in the cylinder kit for details of how to install the 4V cylinder and piston.
Before installing the head, check:

- the squish height - this should be between 0.9 and 1 mm with the standard 0.5 mm gasket.
- the valve clearance - suction: 0.1 mm; exhaust: 0.15 mm.

Remove the original thermal unit and remove the chain stretcher.
Insert the centring pins (14) in the cylinder and fit the head gasket (9A).
Insert the head in the clasps, add the 4 copper washers (9G) and then tighten the pack with the cap nuts provided (15). You also need to use one of the M6x30 screws (13) to secure the head to the cylinder.
Fit the chain and transmission crown (2) on the cam shaft (1B) using 3 M5x10 screws (10).
Make sure that the transmission crown is properly timed. With the engine shaft at its top dead centre and having fitted the chain stretcher, the notch on the transmission crown should be in line with the marking on the head (see the photos in the cylinder kit instructions). With some engines, you'll find that the transmission crown may be 2-3° off-centre (forwards): this does not affect the performance of the kit.
Fit the chain guard (3) using the O-ring (9D) and the M5x16 screws (12). Fit the oil guard (4) and the gasket (9F) using the M5x12 screws (11).
Caution: the gasket (9F) should normally have 2 holes in line with the equaliser pins. If your gasket has only one hole, make sure that you fit it so that the hole is in line with the pin on the exhaust side.
Break the two O-rings (9E) and fit, together with the valve covers (5) and (6) using 4 M5x10 screws (10).
Fit the gasket (9B) on the exhaust pipe.
Fit the suction manifold (7) using two gaskets (9C) and 2 M6x30 screws (13). Fit the spark plug (8).

Recommended tightening torque:

- clasp nuts (15) - 0.8 kg.m
- screws for head/cylinder and suction manifold (13) - 0.8 kg.m
- guard screws (10), (11) and (12) - 0.4 kg.m

POS.		NAME	QTY
1		4V HEAD COMPLETE WITH VALVES, CAM SHAFT AND EQUALISERS	1
	1A	4V HEAD	1
	1B	CAM SHAFT COMPLETE WITH BEARINGS	1
	1C	SUCTION EQUALISER COMPLETE WITH REGISTERS	1
	1D	EXHAUST EQUALISER COMPLETE WITH REGISTERS	1
	1E	EXHAUST VALVE	2
	1F	SUCTION VALVE	2
	1G	BOTTOM SPRING WASHER	4
	1H	OIL GUARD VALVE	4
	1I	VALVE SPRING	4
	1J	TOP SPRING CAP	4
	1K	HALF CONE	8
	1L	PIN	2
	1M	M5X10 SOCKET HEAD SCREW	2
2		TRANSMISSION CHAIN CROWN	1
3		CHAIN GUARD	1
4		OIL GUARD	1
5		EXHAUST VALVE COVER	1
6		SUCTION VALVE COVER	1
7		SUCTION MANIFOLD	1
8		NGK CR9E SPARK PLUG	1
9		GASKET SET	1
	9A	HEAD GASKET (0.5 THICK)	1
	9B	EXHAUST GASKET (33.5X26X3.5)	1
	9C	SUCTION GASKET (3 THICK)	2
	9D	VITON 3243 OR (61.6X2.62)	1
	9E	PAIR OF VALVE COVER ORs	1
	9F	OIL GASKET	1
	9G	COPPER CLASP WASHER	4
10		M5X10 ALLEN SCREW	7
11		M5X12 ALLEN SCREW	3
12		M5X16 ALLEN SCREW	2
13		M6X30 ALLEN SCREW	3
14		HEAD CENTRING PIN	2
15		FLANGED M6 CAP NUT	4

- - - INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE DE LA CULASSE 4V - - -

Le kit de la culasse 4V doit être monté exclusivement à l'aide de nos kits cylindre 4V (code 119.0090 et code 119.0092). Pour le montage du cylindre et du piston 4V, se reporter aux instructions contenues dans le kit cylindre.

Avant de procéder au montage définitif de la culasse, on conseille de contrôler :

- La hauteur de squish - avec la garniture de base de 0,5 mm, doit être comprise entre 0,9 et 1 mm.
- Le jeu des soupapes - pour l'aspiration doit être de 0,1 mm, pour l'échappement de 0,15 mm.

Démonter le groupe thermique d'origine et retirer le tendeur de chaîne.
Introduire les goupilles de centrage (14) dans le cylindre et mettre la garniture de la culasse (9A) en place.
Introduire la culasse dans les goujons, mettre les 4 rondelles de cuivre (9G) et serrer le tout à l'aide des écrous borgnes fournis (15). Pour finir de bloquer culasse et cylindre, on devra également monter l'une des vis M6x30 (13). Procéder au montage de la chaîne et de la couronne de distribution (2) sur l'arbre à cames (1B) à l'aide des 3 vis M5x10 (10). Faire bien attention à ce que le calage de la distribution soit correct.
Une fois le vilebrequin en PMS et le tendeur de chaîne monté, le cran de la couronne doit se situer en face du repère qui se trouve sur la culasse (voir photo des instructions du kit cylindre).
Pour certains types de moteur, la couronne pourrait être décalée de 2-3°
en avant dans le sens de marche, sans que cela ne compromette les performances du kit.
Monter le couvercle de chaîne (3) avec l'o-ring (9D) en utilisant les vis m5x16 (12).
Monter le couvercle de passage d'huile (4) et la garniture (9F) à l'aide des vis M5x12 (11).
Attention: en règle générale, la garniture (9F) devrait avoir 2 trous en face des axes de culbuteurs. Si votre garniture n'a qu'un trou, lors du montage, faire en sorte que ce trou coïncide avec l'axe côté échappement.
Détacher les deux o-rings (9E) et les monter chacun sur son couvercle de soupapes (5) et (6) à l'aide de 4 vis M5x10 (10). Insérer la garniture (9B) dans le tuyau d'échappement. Monter le collecteur d'aspiration (7) avec 2 garnitures (9C) en utilisant 2 vis M6x30 (13). Monter la bougie (8).

Couples de serrage recommandés:

- goujons (15) - 0,8 kgm
- vis culasse/cylindre et collecteur d'aspiration (13) - 0,8 kgm
- vis couvercles (10), (11) et (12) - 0,4 kgm

POS.		DENOMINATION	Q.TE
1		CULASSE 4V AVEC SES SOUPAPES, ARBRES A CAMES ET CULBUTEURS	1
	1A	CULASSE 4V	1
	1B	ARBRE A CAMES AVEC SES ROULEMENTS	1
	1C	CULBUTEUR D'ASPIRATION AVEC REPERES DE CALAGES	1
	1D	CULBUTEUR D'ECHAPPEMENT AVEC REPERES DE CALAGES	1
	1E	SOUPAPE D'ECHAPPEMENT	2
	1F	SOUPAPE D'ASPIRATION	2
	1G	RONDELLE INFERIEURE RESSORT	4
	1H	PARE-HUILE SOUPAPE	4
	1I	RESSORT SOUPAPE	4
	1J	RONDELLE D'APPUI SUPERIEURE	4
	1K	DEMI-CONE	8
	1L	AXE	2
	1M	VIS TPSEI M5X10	2
2		COURONNE CHAINE DE DISTRIBUTION	1
3		COUVERCLE CHAINE	1
4		COUVERCLE PASSAGE D'HUILE	1
5		COUVERCLE SOUPAPES D'ECHAPPEMENT	1
6		COUVERCLE SOUPAPES D'ASPIRATION	1
7		COLLECTEUR D'ASPIRATION	1
8		BOUGIE NGK CR9E	1
9		SERIE DE GARNITURES	1
	9A	GARNITURE CULASSE EP. 0,5	1
	9B	GARNITURE ECHAPPEMENT 33,5X26X3,5	1
	9C	GARNITURE ASPIRATION EP. 3	2
	9D	OR 3243 VITON (61,6X2,62)	1
	9E	PAIRE OR COUVERCLES SOUPAPES	1
	9F	GARNITURE PASSAGE D'HUILE	1
	9G	RONDELLE CUIVRE GOUJONS	4
10		VIS TCEI M5X10	7
11		VIS TCEI M5X12	3
12		VIS TCEI M5X16	2
13		VIS TCEI M6X30	3
14		GOUPILLE CENTRAGE TETE	2
15		ECROU BORGNE A BRIDE M6	4

- - - INSTRUCCIONES DE MONTAJE CULATA 4V - - -

El kit de culata 4V debe montarse exclusivamente con nuestros kit para cilindro 4V (cód. 119.0090 y cód. 119.0092). Para el montaje del cilindro y del pistón 4V, consultar las instrucciones contenidas en el kit cilindro.

Antes de proceder al montaje definitivo de la culata, se aconseja controlar:

- La altura de squish - con la junta de base de 0,5 mm deberá estar comprendida entre 0,9 y 1 mm.
- el juego de las válvulas - para la aspiración debe ser de 0,1 mm, para el escape 0,15 mm.

Desmontar el grupo térmico original y quitar el tensacadenas.
Introducir las clavijas de centrado (14) en el cilindro y ajustar la junta de culata (9A).
Introducir la culata en los espárragos, poner las 4 arandelas de cobre (9G) y apretar homogéneamente con las tuercas ciegas servidas de serie (15). Para acabar de fijar la culata al cilindro, es necesario montar también uno de los tornillos M6x30 (13).
Montar entonces la cadena y la corona de distribución (2) en el eje de excéntricas (1B) usando 3 tornillos M5x10 (10). Prestar la máxima atención al ajuste de fase de la distribución. Con el eje motor en el PMS, y después de haber montado el tensacadenas, la muesca en la corona debe señalar hacia la referencia en la culata (ver foto en las instrucciones del kit cilindro). En algunos tipos de motor, la corona podría quedar desplazada 2-3º hacia adelante en el sentido de la marcha, sin que ello comprometa las prestaciones del kit.
Montar la tapa de la cadena (3) con el o-ring (9D) usando los tornillos m5x16 (12).
Montar la tapa para el paso del aceite (4) y la junta (9F) usando los tornillos M5x12 (11).
Atención: por lo general, la junta (9F) debería tener 2 orificios coincidiendo con las espigas de los balancines. Si su junta tuviera un solo orificio, asegúrese de montarla de manera que dicho orificio coincida con la espiga del lado de escape.
Separar los dos o-ring (9E) y montar cada uno de ellos con su tapa de válvulas (5) y (6) usando 4 tornillos M5x10 (10). Colocar la junta (9B) en el conducto de escape. Montar el colector de aspiración (7) con 2 guarniciones (9C) usando 2 tornillos M6x30 (13). Montar la bujía (8).

Pares de apriete recomendados:

- tuercas espárragos (15) - 0,8 kg.m
- tornillos culata/cilindro y colector de aspiración (13) - 0,8 kg.m
- tornillos tapas (10), (11) y (12) - 0,4 kg.m

POS.		DENOMINACIÓN	CANT
1		CULATA 4V CON VÁLVULAS, EJE DE EXCÉNTRICAS Y BALANCINES	1
	1A	CULATA 4V	1
	1B	EJE DE EXCÉNTRICAS CON COJINETES	1
	1C	BALANCÍN DE ASPIRACIÓN CON REGISTROS	1
	1D	BALANCÍN DE ESCAPE CON REGISTROS	1
	1E	VÁLVULA DE ESCAPE	2
	1F	VÁLVULA DE ASPIRACIÓN	2
	1G	ARANDELA INFERIOR MUELLE	4
	1H	RETÉN DE ACEITE VÁLVULA	4
	1I	MUELLE VÁLVULA	4
	1J	CAZOLETA SUPERIOR MUELLE	4
	1K	SEMICONO	8
	1L	ESPIGA	2
	1M	TORNILLOS TPSEI M5X10	2
2		CORONA CADENA DE DISTRIBUCIÓN	1
3		TAPA CADENA	1
4		TAPA PASO DE ACEITE	1
5		TAPA VÁLVULAS DE ESCAPE	1
6		TAPA VÁLVULAS DE ASPIRACIÓN	1
7		COLECTOR DE ASPIRACIÓN	1
8		BUJÍA NGK CR9E	1
9		JUEGO GUARNICIONES	1
	9A	JUNTA DE CULATA ESP. 0,5	1
	9B	JUNTA DE ESCAPE 33,5X26x3,5	1
	9C	JUNTA DE ASPIRACIÓN ESP. 3	2
	9D	OR 3243 VITON (61,6X2,62)	1
	9E	PAR OR TAPAS VÁLVULAS	1
	9F	JUNTA PASO DE ACEITE	1
	9G	ARANDELA COBRE ESPÁRRAGOS	4
10		TORNILLO TCEI M5X10	7
11		TORNILLO TCEI M5X12	3
12		TORNILLO TCEI M5X16	2
13		TORNILLO TCEI M6X30	3
14		CLAVIJA DE CENTRADO CULATA	2
15		TUERCA EMBRIDADA M6 CIEGA	4

- - - MONTAGEANLEITUNG KOPF 4V - - -

Der Satz Kopf 4V kann ausschließlich mit unserem Satz Zylinder 4V (Code 119.0090 und Code 119.0092) montiert werden. Nähere Informationen zur Montage vom Zylinder und Kolben 4V können der Montageanleitung entnommen werden, die dem Zylindersatz beiliegt.

Vor der endgültigen Montage vom Kopf sollten folgende Kontrollen durchgeführt werden:

- Höhe vom Squish - mit der Grunddichtung 0,5 mm muss dieser zwischen 0,9 und 1 mm liegen.
- Spiel der Ventile - zum Ansaugen muss das Spiel 0,1 mm betragen, zur Ausgabe 0,15 mm.

Die Original-Wärmeeinheit ausbauen und den Kettenspanner abnehmen.

Die Zentrierungsstifte (14) in den Zylinder stecken und die Zylinderkopfdichtung (9A) positionieren.

Den Kopf auf die Stiftschrauben setzen, die 4 Unterlegscheiben aus Kupfer (9G) einsetzen und das Paket mit den mitgelieferten Hutmuttern (15) verschrauben. Um den Zylinderkopf vollständig zu blockieren, muss auch eine der M6x30 Schrauben (13) angeschraubt werden.

Dann die Kette und den Kranz vom Ventiltrieb (2) auf der Nockenwelle (1B) montieren und dazu 3 M5-10 Schrauben (10) verwenden. Bei der Montage muss besonders auf die richtige Einstellung vom Ventiltrieb geachtet werden. Mit der Antriebswelle in OTP und nach der Montage vom Kettenspanner muss die Markierung am Kranz auf die Bezugsmarkierung am Kopf zeigen (siehe Foto in der Montageanleitung vom Zylindersatz).

Bei einigen Motortypen kann es vorkommen, dass der Kranz 2-3° in Laufrichtung verschoben ist.

Dadurch werden die Leistungen vom Satz aber nicht beeinträchtigt.

Die Kettenabdeckung (3) und die O-Ring Dichtung (9D) montieren und dazu die M5x16 Schrauben (12) verwenden. Die Abdeckung vom Öldurchlauf (4) und die Dichtung (9F) mit den M5x12 Schrauben (11) anbringen.

Achtung: Normalerweise müssen 2 Löcher der Dichtung (9F) mit den Bolzen vom Kipphebel übereinstimmen.

Sollte die Dichtung nur ein Loch aufweisen, muss sie so montiert werden, dass das Loch mit dem Bolzen an der Ausgabeseite übereinstimmt. Die beiden O-Ring Dichtungen (9E) abreißen und zusammen mit dem jeweiligen Ventildeckel (5) und (6) mit 4 M5x10 Schrauben (10) montieren. Eine Dichtung (9B) in das Abgasrohr einsetzen.

Den Ansaugsammler (7) mit 2 Dichtungen (9C) und 2 B6x30 (13) Schrauben montieren.

Die Zündkerze (8) montieren.

Empfohlene Anzugsdrehmomente:

- Muttern Stiftschrauben (15) - 0,8 kg.m
- Schrauben Kopf/Zylinder und Ansaugsammler (13) - 0,8 kg.m
- Schrauben Abdeckungen (10), (11) und (12) - 0,4 kg.m

POS.		BEZEICHNUNG	MENGE
1		KOPF 4V KOMPLETT MIT VENTILEN, NOCKENWELLE UND KIPPHEBELN	1
	1A	KOPF 4V	1
	1B	NOCKENWELLE KOMPLETT MIT LAGERN	1
	1C	KIPPHEBEL ANSAUGUNG KOMPLETT MIT REGISTERN	1
	1D	KIPPHEBEL AUSGABE KOMPLETT MIT REGISTERN	1
	1E	ABGASVENTIL	2
	1F	ANSAUGVENTIL	2
	1G	UNTERE UNTERLEGSCHEIBE FEDER	4
	1H	ÖLABDICHTUNG VENTIL	4
	1I	VENTILFEDER	4
	1J	OBERER FEDERTELLER	4
	1K	HALBKEGEL	8
	1L	BOLZEN	2
	1M	SCHRAUBE TPSEI M5X10	2
2		KRANZ KETTE VENTILTRIEB	1
3		ABDECKUNG KETTE	1
4		ABDECKUNG ÖLDURCHLAUF	1
5		DECKEL ABGASVENTILE	1
6		DECKEL ANSAUGVENTILE	1
7		ANSAUGSAMMLER	1
8		ZÜNDKERZE NGK CR9E	1
9		SERIE DICHTUNGEN	1
	9A	DICHTUNG KOPF DICKE 0,5	1
	9B	DICHTUNG AUSGABE 33,5X26X3,5	1
	9C	DICHTUNG ANSAUGUNG DICKE 3	2
	9D	O-RING 3243 VITON (61,6X2,62)	1
	9E	ZWEI O-RINGE VENTILDECKEL	1
	9F	DICHTUNG ÖLDURCHLAUF	1
	9G	UNTERLEGSCHEIBE KUPFER STIFTSCHRAUBEN	4
10		SCHRAUBE TCEI M5X10	7
11		SCHRAUBE TCEI M5X12	3
12		SCHRAUBE TCEI M5X16	2
13		SCHRAUBE TCEI M6X30	3
14		ZENTRIERUNGSSTIFT KOPF	2
15		GEFLANSCHTE HUTMUTTER M6	4

